

Eisenbahntarifwesen

und

Eisenbahnmonopol.

Von

Dr. Julius Lehr,

Professor der Volkswirtschaftslehre am Grossh. Bad. Polytechnikum zu Karlsruhe.

Berlin, 1879.

Verlag von Julius Springer.

Monbijouplatz 3.

A. hydr.

5014 3

Lehr

12. 5014

<36605677980015



<36605677980015

Bayer. Staatsbibliothek

Eisenbahntarifwesen

und

Eisenbahnmonopol.

Von

Dr. Julius Lehr,

Professor der Volkswirtschaftslehre am Grossh. Bad. Polytechnikum zu Karlsruhe.



Berlin, 1879.

Verlag von Julius Springer.

Monbijouplatz 3.

g.m. 11815



Inhaltsverzeichnis.

	Seite
I. Einfluss der Eisenbahnen in wirthschaftlicher und sozialer Beziehung	1
II. Die Wichtigkeit des Eisenbahntarifwesens im Allgemeinen	10
III. Allgemeine Anforderungen, welche an das Tarifwesen gestellt zu werden pflegen	21
IV. Hauptgesichtspunkte für Beurtheilung des Tarifwesens	31
V. Eisenbahnmonopol und Maximaltarif	38
VI. Mittel, um die Wirksamkeit des Monopols zu schwächen, bzw. den Maximaltarif entbehrlich zu machen . . .	59
A. Uebernahme aller Bahnen durch den Staat . . .	59
B. Erweiterung des Spielraums für die freie Konkurrenz	60
1. Vermiethung eigener Wagen	64
2. Einstellung fremder Wagen	64
3. Benutzung der Bahn durch benachbarte Verwaltungen .	67
4. Vollständig freie Konkurrenz der Transportunternehmer auf ein und derselben Linie	69
a) Gründe für die Idee der Trennung des der freien Konkurrenz zu überlassenden Bahnbetriebs vom Eigenthum an der Linie	73
b) Argumente gegen die freie Konkurrenz auf der Linie	76
VII. Die Tarifsysteme im Allgemeinen	101
VIII. Das natürliche System	103
A. Begriff	103
B. Der Name „natürliches System“	109
C. Die Lichtseiten des natürlichen Systems . . .	114
1. Das natürliche System zeichnet sich aus durch Einfachheit und Uebersichtlichkeit	114

	Seite
2. Es ermöglicht eine beträchtliche Ersparung an Kontrol- und Expeditionspersonal	115
3. Es bewirkt eine vollständigere Ausnutzung der Transportmittel	118
4. Es veranlasst die Zwischenschiebung von Spediteuren zwischen Bahn und Publikum	128
5. Es gewährt die Möglichkeit, einen grossen Theil der theueren und umständlichen Verladungen und Entladungen dem Versender und dem Adressaten zu überlassen	134
6. Es führt zu einer vermehrten Benutzung offener Wagen	136
7. Es ist rationell und gerecht	141
8. Es befördert die Stabilität der Tarifsätze	147
9. Es gestattet eine freie Bewegung von Handel und Industrie	148
10. Es bildet die erste Etappe zur Ermöglichung ganz freier Konkurrenz auf der Linie	150
11. Es hat eine gedeihliche Entwicklung des Verkehrs zur Folge	151
12. Es führt zur Zufriedenheit des Publikums und zur grösseren Harmonie zwischen diesem und der Bahnverwaltung	154
13. Es verursacht eine höhere Rentabilität der Bahn . . .	156
D. Die Schattenseiten des natürlichen Systems . .	156
1. Dasselbe nimmt keine Rücksicht auf Rentabilität und gemeinwirthschaftliche Zwecke	156
2. Die Gleichheit der Frachtsätze erschwert die Beseitigung etwa vorhandener Uebelstände	159
3. Die Unbeweglichkeit der Tarife reizt an zur Gewährung von Refaktien	159
4. Das Verbot der wohlfeileren Leistung ist ungerechtfertigt	160
5. Das natürliche System begünstigt die Zentralisation und den Grossbetrieb	161
6. Die Verbindung von Wagenraum- und Kollo-Tarif kann sehr leicht die Entstehung von Differenzialtarifen bewirken	163
7. Insbesondere hat die in Elsass-Lothringen beobachtete Tarifpolitik zur Entstehung vieler Differenzialtarife in Deutschland Veranlassung gegeben	164
8. Das natürliche System erschwert die Bildung direkter Tarife mit dem Auslande	170
9. Die Einführung desselben ist mit grossen Verschiebungen in Handel und Industrie verbunden	170
10. Das durch dasselbe begünstigte Institut der Spediteure ist nachtheilig oder wenigstens unnöthig	171

	Seite
11. Die zu weit getriebene Tendenz der vollen Ausnutzung der Wagen ist unwirtschaftlich	182
12. Es ist nicht rathlich, die Verladung ausschliesslich den Versendern zu überlassen und	184
13. denselben die Wahl zwischen bedeckten und offenen Wagen zuzugestehen	185
14. Die Einführung des natürlichen Systems in den Reichslanden und in einigen benachbarten Theilen von Deutschland wurde nicht gerade dadurch veranlasst, dass dasselbe überhaupt den Vorzug vor dem Klassifikations-system verdient	189
15. Es besteht nirgends ein konsequentes natürliches System	192
IX. Der Güterzugtarif	196
X. Das Zonensystem	198
A. Argumente für das Zonensystem	200
1. Dasselbe ist einfach	200
2. Es schliesst persönliche Begünstigungen aus	201
3. Es führt zu einer grösseren Stabilisirung von Industrie, Handel und Landwirthschaft	201
4. Es gestattet, die günstigsten Standorte aufzusuchen	202
5. Es belastet die Transportobjekte nach Maassgabe der Selbstkosten	203
6. Es bewirkt eine stärkere Ausnutzung der Ladefähigkeit der Wagen und Züge	209
7. Es hat sehr günstige finanzielle Resultate zur Folge	210
8. Es ist ganz besonders dem weniger bemittelten Theile der Bevölkerung günstig	211
B. Einwendungen gegen das Zonensystem	212
1. Das Zonensystem überbürdet — wenigstens eine Reihe von Jahren hindurch — den Lokalverkehr	212
2. Die angekündigte Frequenzmehrung ist nicht zu erwarten	213
3. Das Zonensystem ist in erster Linie den Reicheren von Vorthail	214
4. Eine so enorme Zunahme der Frequenz, wie sie angemeldet wird, ist noch nicht gerade wünschenswerth	215
5. Das Zonensystem begünstigt die Centralisation	216
6. Es führt zu Unzuträglichkeiten an den Grenzen zwischen je zwei Zonengebieten	216
7. Die Verwirklichung des Zonenprinzips würde gewaltige wirtschaftliche Umwälzungen zur Folge haben	217
8. Bei dem Zonensystem ist die wirtschaftliche Zulässigkeit der Anlegung neuer Linien nur sehr schwer oder gar nicht zu erkennen	218

	Seite
9. Bei der jetzigen Gestaltung des Eisenbahneigenthums ist die Durchführung des Zonensystems unmöglich . . .	218
10. Das Zonensystem, wie es vorgeschlagen und motivirt wird, ist nicht konsequent genug	219
XI. Die Selbstkosten des Transportes	220
XII. Der Spezialtarif	228
XIII. Der Klassifikationstarif	232
A. Gründe gegen den Klassifikationstarif	235
1. Derselbe ist allzukomplizirt und darum nicht übersichtlich	236
2. Die Klassifikation bedroht die Stetigkeit der Produktion und des Handels	237
3. Sie erhöht das geschäftliche Risiko	238
4. Die Einschätzung der Güter in die verschiedenen Frachtklassen ist schwierig und mit vielen Uebelständen verbunden	238
5. Eine richtige Klassifikation ist mit grossen Schwierigkeiten verknüpft	239
6. Die Klassifikation erschwert die Bildung von Wagenladungen	243
7. Der Werth der Güter hat keinen Einfluss auf die Kosten der Transportleistung	243
8. Für fertige Fabrikate ist ebenso gut eine Ermässigung des Transportpreises am Platze, wie für Rohstoffe . .	244
9. Die Werthklassifikation gibt zu vielen unwirtschaftlichen Transporten Veranlassung	246
10. Die Klassifikation gibt der Eisenbahnverwaltung eine grosse Macht in die Hand, welche zu missbräuchlicher Willkür ausgebeutet werden kann	248
11. Die Klassifikation führt zu einseitigen Begünstigungen .	249
12. Sie ist desswegen politisch bedenklich	250
13. Die durch dieselbe erzielten Vorthelle sind nur vorübergehender Natur	251
B. Argumente zur Rechtfertigung des Klassifikationstarifs	251
1. Ohne Klassenbildung lässt sich den Bedürfnissen des Verkehrs nicht Rechnung tragen	251
2. Die Komplikation der Tarife ist höchstens nur ein scheinbares Uebel	253
3. Die Mannigfaltigkeit der Tarife ist ein Mittel, um den Transport im Allgemeinen zu verwohlfeilern	254
4. Nur durch eine richtige Klassifikation lässt sich die höchste Rentabilität der Bahn erzielen	257

	Seite
5. Die Spezialisirung und die Klassifizirung liegen auch im staatswirthschaftlichen Interesse	259
6. Der Werthtarif ist in sozial-ökonomischer Hinsicht von grosser Bedeutung, indem er die Industrie von ihrer Gebundenheit an den Fund- oder Erzeugungsort der Rohstoffe befreit	260
7. Der Uebergang zum natürlichen System würde mit bedeutenden kostspieligen Verschiebungen in Industrie, Landwirthschaft und Handel verknüpft sein	263
8. Argumente von untergeordneter Bedeutung	263
XIV. Das gemischte System	266
XV. Ausnahmetarife	269
XVI. Gelegenheits-, Sammel-, Richtungs-, Saison- und Rückfrachttarife	271
XVII. Der Differenzialtarif	281
A. Begriff	281
B. Entstehungsursachen der Differenzialtarife	285
C. Die Gründe, mit welchen die Differenzialtarife befehdet werden	288
1. Durch die Differenzialtarife wird das Naturgesetz der räumlichen Entfernung auf den Kopf gestellt	288
2. Durch dieselben werden künstliche Zustände geschaffen, welche sich auf die Dauer nicht halten lassen	292
3. Sie sind gewichtige Hebel der Zentralisirung	293
4. Sie schädigen und vernichten den Zwischenhandel	294
5. Sie bewirken eine Ueberbürdung des Lokalverkehrs	297
6. Sie stehen mit dem Gerechtigkeitsgeföhle der Bevölkerung im Widerspruch	300
7. Die differenzielle Tarification wirkt wie eine Importprämie	301
8. Sie hat bisweilen zur Folge, dass ein Transport mit viel grösserem Aufwande ausgeführt wird, als eigentlich nöthig ist	304
9. Sie gibt leicht Veranlassung zu Bestechungen	306
10. Die Konkurrenz der Bahnen mit Wasserstrassen ist erfolglos und unwirtschaftlich	306
11. Die Differenzialtarife bedrohen die politische Einigkeit Deutschlands	307
D. Gründe, welche die differenzielle Tarification zu rechtfertigen bestimmt sind	309
1. Der Differenzialtarif ist gerechtfertigt, wenn die Selbstkosten des Transportes für längere Strecken pro Meile kleiner sind als für kürzere	309

	Seite
2. Differenzialtarife können geboten sein durch die Rücksicht auf die Rentabilität der Bahn	316
3. Die Zwischenstationen haben in der Regel keinen Grund zur Klage	321
4. Denselben kann aus Differenzialtarifen der Vortheil einer Tarifiermässigung erwachsen	322
5. Differenzialtarife führen zur Vermehrung des Volksvermögens	324
6. Sie finden eine bestimmte Gränze im Interesse des Bahneigenthümers selbst	325
7. Sie können eine Hebung der nationalen Industrie zur Folge haben	326
8. Das Verbot aller differenziellen Tarifierungen führt zu einer Privilegirung der kürzeren Linien	327
9. Eine vollständige Beseitigung der einmal eingeführten Differenzialtarife gefährdet eine grosse Zahl bestehender Existenzen	328
E. Mittel, welche zur Beschränkung der Differenzialtarife in Vorschlag gebracht wurden	329
Verzeichniss der Schriften, aus welchen Zitate entnommen sind	334



I.

Einfluss der Eisenbahnen in wirthschaftlicher und sozialer Beziehung.

Die moderne Zeit wird häufig als die Aera des Dampfes bezeichnet, indem man dabei nicht allein an die bedeutende Steigerung unserer wirthschaftlichen Macht, die wir der Anwendung der Dampfkraft zu verdanken haben, sondern vorzüglich auch an die eminenten Fortschritte denkt, welche auf dem Gebiete der Technik fortwährend gemacht werden. In glänzendem Gegensatze zu den meisten der sog. Geisteswissenschaften, in denen nur zu oft längst bekannte Gedanken immer und immer wieder in neue weitere Formen gegossen werden, jagt hier geradezu eine Erfindung die andere, wie schon die Unzahl von Patenten beweist, welche alljährlich genommen zu werden pflegen. Vorrichtungen, die eben noch gänzlich unbekannt waren, müssen schleunigst ausgewerthet werden, wenn sie nicht durch andere verbesserte überholt werden und ihrem Urheber oder Eigener Verlust bringen sollen. Kaum hat man sich von dem allgemeinen Staunen erholt, zu welchem die Benutzung des Telegraphendrahtes Veranlassung gab, so bringen die Zeitungen schon Kunde von einem neuen, höchst einfachen Instrumente, Telephon genannt, welches die menschliche Stimme auf weite Entfernungen hin vernehmbar macht. Und man hat noch nicht Zeit gehabt, diese Erfindung in ihrer primitivsten Form vollständig kennen zu lernen, oder Muthmaassungen über ihre zukünftige Leistungsfähigkeit anzustellen, so meldet man schon wieder von einem anderen Werkzeuge, welches neben der bereits möglichen räumlichen, nun auch noch die zeitliche Uebertragung von Ton und Stimme gestattet.

Alle diese Erfindungen haben sich für unser wirthschaftliches und soziales Leben als von ungeheurer Tragweite erwiesen. Anfangs unscheinbare Verbesserungen, die, wie es denn in der Regel nicht anders zu sein pflegt, als ausserordentlich einfach bezeichnet werden, sobald man sie eben kennen gelernt hat, gestalten sich zu mächtigen Hebeln gesellschaftlicher Bewegungserscheinungen. Sie lassen neue Industriezweige entstehen, bringen anderen den Untergang und treiben denkende Menschen stromweise, wie willenlose Heerden, von einem Orte zum anderen. Die Spinnmaschine bewirkt es, dass die Bevölkerung der Grafschaft Lancashire in verhältnissmässig kurzer Zeit auf das Zehnfache steigt; sie schüttet eine Fülle des Segens über die Menschheit aus, wirft Manchen einen ungemessenen Reichthum in den Schooss, schafft aber auch auf der anderen Seite temporäre Nothzustände von einem solchen Umfang, dass der unbefangene Beobachter schier an den Wohlthaten der Maschine verzweifeln möchte.

Aber noch keine Erfindung hat wohl so kolossale, sich über die ganze bewohnte Erde erstreckende Umwälzungen zur Folge gehabt, als die der Lokomotive und der Verbindung der Dampfkraft mit der Schiene. Kaum ist ein halbes Jahrhundert vorüber gegangen, seit das erste Dampffross die Welt zur Bewunderung hinriss, und schon hat die Eisenbahn nicht allein unserem ganzen Kulturleben ihren eigenthümlichen Stempel aufgedrückt, sondern auch Steppen in bewohnbares Land verwandelt und Millionenstädte mit Prachtbauten an Orten entstehen lassen, wo noch wenige Jahre vorher Trapper und Farmer in einfachen Blockhäusern ihr Wesen trieben.

Hatte früher einseitiges Interesse im Bunde mit naiver Unkenntniss und Aberglauben mit aller Macht sich dem Bau von Eisenbahnen entgegengestemmt, hier die Anlegung einer Linie ganz verhindert, dort dieselbe auf Kosten des allgemeinen Wohles verzögert oder die Wahl einer wirthschaftlich verkehrten Richtung veranlasst, so begehrt heute ein Jeder der Wohlthaten des Schienenweges theilhaftig zu werden, will jedes Städtchen, jedes kleine Dorf an einer Hauptbahn liegen, um womöglich ein wichtiger Knotenpunkt des Verkehrs zu werden.

Wurde einst das Eisenbahnwesen schlechthin von Spediteuren, Kaufleuten, Kanalbesitzern und Anderen auf das Heftigste befehdet, weil diese Leute ihr persönliches Interesse des Augen-

blicks durch dasselbe bedroht sahen, so ist dieser Kampf, so weit er wenigstens unter dem Schilde volkswirthschaftlicher Motivirung auftreten wollte, heute gänzlich verstummt. Man ist sich bewusst, dass mit Schiene und Dampfkraft als unabwendbaren Faktoren wirthschaftlichen Lebens gerechnet werden muss. Denn wer dieselben, wie früher manche in engster Kurzsichtigkeit befangene Gemeinde, eigensinnig von sich weist, der macht eben später die bittere Erfahrung, dass er sich selbst der nöthigen Lebensluft beraubte. Dem durch eigene Schuld von der Eisenbahn abgeschnittenen Orte geht es wie dem Zertrümmerer industrieller Maschinen; beide erklären sich gegen ein Instrument, welches wirkliche oder virtuelle Arbeit ersparen hilft und in der Hand des Gegners zur gefährlichsten Waffe wird. Darum kämpft man heute ebenso wenig gegen die Eisenbahn an und für sich, wie etwa der verständige Arbeiter der Maschine als solcher den Krieg erklärt, sondern es sind Anlage und Form der Anwendung zu Streitobjekten geworden.

Diesem aus der Erkenntniss, dass die Transportanstalten nicht allein Hilfsmittel des Tausches, sondern auch Haupthebel für Steigerung der produktiven Kräfte seien, hervorgegangenen Streben ist es zu verdanken, dass heute ein gewaltiges Eisenbahnnetz über alle zivilisirte Länder sich ausgespannt hat. Im Jahre 1830 besass die ganze Erde Schienenwege in einer Länge von etwa 330 Kilometer, Mitte der siebenziger Jahre war diese Zahl schon beinahe auf 300,000 angewachsen, auf welchen tagtäglich im Durchschnitt über drei Millionen Menschen und mehr als 30 Millionen Zentner Frachtgüter transportirt werden und deren Anlage über 40 Milliarden Mark gekostet hat. In welchem Maasse die Benutzung der Bahnen zugenommen hat, zeigt ganz vorzüglich Grossbritannien. Bei einer Bevölkerung von 27 Millionen Seelen fuhren in diesem Lande im Jahre 1842 auf den Eisenbahnen rund 20 Millionen Passagiere; im Jahre 1872 bezifferte sich die Zahl derselben auf 423 Millionen. Damals wurden etwa 600,000 Tonnen Frachtgüter auf den grossbritannischen Schienenwegen befördert, im Jahre 1872 waren es über 152 Millionen. Aehnliche Erscheinungen finden wir auch in anderen Ländern.

Hand in Hand mit dieser extensiven und intensiven Erweiterung des Bahnverkehrs hat auch derjenige aller anderen

Transportanstalten trotz zeitweiliger Konkurrenz gewaltig zugenommen. So zählte man, um nur ein Beispiel anzuführen, in Berlin im Jahre 1836 bei 200,000 Einwohnern 300—400 Droschken, 41 Jahre später, als die Einwohnerzahl noch nicht auf das Fünffache gewachsen war, hatten sich die Droschken auf 4339 (und 1879 auf 4584) vermehrt. Im Jahre 1848 besass Berlin 19 Omnibuswagen, im Jahre 1877 deren 182 und ausserdem noch 264 Thorwagen und 277 (jetzt 315) Pferdebahnhofswagen.

Ein nicht unbeträchtlicher Theil der Menschen und Güter befindet sich demnach heute immer unterwegs; eine fieberhafte Lebendigkeit und Beweglichkeit hat sich fast aller Klassen der Bevölkerung bemächtigt, so dass unsere guten Vorfahren aus der Zeit der rechtlichen und faktischen Gebundenheit an die Scholle über alle Maassen erschrecken würden, wenn sie das bienenartige Leben und Treiben an unseren Bahnhöfen beobachten könnten, an denen es fortwährend aus- und einschwärmt.

Die neuen Transportmittel gewährten gegenüber den Kutschen der alten Landstrassen und der Schifffahrt auf Flüssen und Kanälen grosse Vortheile besonders in Bezug auf Geschwindigkeit, Regelmässigkeit und Sicherheit der Bewegung. Sie sind ferner einer weit grösseren Ausdehnung fähig als die Kommunikationsanstalten des Wassers, ermöglichen dabei einen bedeutenden Massenverkehr und die Vornahme von Ortsveränderungen, die früher gar nicht ausführbar waren. Die Folge davon ist aber wieder eine grosse Verwohlfeilerung des Transportdienstes selbst, der heute bei einer, trotz aller Uebelstände doch geradezu wunderbaren Organisation zu verhältnissmässig niedrigen Preisen die schwersten Güter auf die weitesten Entfernungen hin verbringt.

Dass diese grossartigen Verbesserungen und Vermehrung der Kommunikationsanstalten, wie sie in den letzten Dezennien stattgefunden, einen weitgehenden Einfluss auf das ganze menschliche Leben ausgeübt haben, braucht uns nicht sonderlich zu verwundern. Ihre Wirkungen machen sich geltend auf dem Gebiete der Produktion so gut, wie auf dem des Haushalts und der Vertheilung; man verspürt dieselben sowohl in der Wissenschaft, Kultur und Sitte, als sie sich auch im Staats- und sozialen Leben, ja selbst im Inneren der modernen Familie bemerklich machen. Ja, die Umwälzungen, welche sich überall

vollzogen haben, sind so gewaltig, dass uns nicht so sehr Umfang und Intensität derselben überraschen sollte, als vielmehr die That-
sache, dass man dieselben, während sie unter unseren eigenen Augen vor sich gehen, als ganz natürlich und selbstverständlich hinnimmt, oder dass man mitunter versucht, eine oder die andere leidige Erscheinung des gesellschaftlichen Lebens auf irgend eine nebensächliche, unbedeutende Ursache zurückzuführen, statt zunächst an die Eisenbahnen zu denken. Oft hat man hier, wie in manchen anderen Fällen, den Motor übersehen, von dem die Bewegung ausging, und die Schuld der letzteren dem bewegten Dinge selber beigemessen, oder man hat von mehreren mitwirkenden Ursachen wohl diese und jene beachtet, aber eine der vorzüglichsten, die Eisenbahnen, unberücksichtigt gelassen. Belege für die Richtigkeit dieser Behauptung liessen sich aus vielen Ländern in grosser Zahl erbringen; ich begnüge mich hier damit, auf die Theorien einiger Schutzzöllner zu verweisen oder auch an die Freizügigkeit zu erinnern, die im Prinzip, wenn auch nicht gerade in jeder Form unvermeidlich wurde, nachdem das Dampfross an Stelle von Menschen- und Pferdebeinen getreten war.

Zunächst wurden durch den Bahnbau selbst viele temporäre und dauernde Translokationen von Kapitalien und Arbeitskräften verursacht, welche dem Einen grossen Gewinn gebracht haben, von dem Anderen aber recht schmerzlich empfunden wurden. Ein Theil der Marx'schen Arbeiterreservearmee fand bei Bau und Betrieb nachhaltig lohnende Beschäftigung, ein anderer, durch die Aussicht auf eine vorübergehende grosse Einnahme verlockt, wird, nicht gerade zum Besten einer stetigen und gedeihlichen Entwicklung der Volkswirthschaft, von Ort zu Ort geschleudert. Hier machten Gastwirthe, Bäcker u. s. w. glänzende Geschäfte, dort sahen sich andere von ihren Kunden verlassen, dem einen Landwirthe winkte eine bedeutende Steigerung seiner Grundrente, der andere vermochte aus Mangel an Arbeitskräften und bei hohen Löhnen kaum noch seine Ländereien zu bestellen.

Ausserdem haben die Bahnen aber auch noch andere sehr gewichtige Verschiebungen von wirthschaftlichen und sozialen Verhältnissen bewirkt.

Auf viele Produktionen haben dieselben einen sowohl in negativer, als auch in positiver Beziehung günstigen Einfluss ausgeübt, den ersteren, indem sie den seitherigen Transportaufwand

ermässigten, den letzteren, indem sie direkt und indirekt eine absolute oder relative Verringerung der Herstellungskosten und eine vortheilhafte Mehrung der Erzeugung veranlassten. Nicht allein, dass mancher der Transportakte, welche während der Produktion selber stattfinden, abgekürzt, der Bezug von Roh- und Hilfsstoffen, sowie die Versendung der fertigen Waare erleichtert und verbilligt, dadurch die Zeit zwischen Erzeugung und Verbrauch vermindert und somit eine intensivere Ausnutzung der Produktionsmittel ermöglicht wurde; die Bahnen gestatteten auch, die Aufstapelung von Vorräthen auf relativ kleine Beträge zu reduzieren und hierdurch grosse Ersparungen an Kapital zu erzielen, sowie, und dies ist nicht gerade ihre in der Güterdarstellung am wenigsten fühlbare Wirkung, eine vollständigere und vortheilhaftere lokale und persönliche Arbeitstheilung durchzuführen. Die letztere setzte uns in den Stand, die von der Natur gebotenen Kräfte und Mittel mit grösserem Nutzen auszubeuten, theuere Standorte zu verlassen und günstigere aufzusuchen. Insofern es hierdurch ermöglicht wurde, eine bessere Verwerthung der vorhandenen Kräfte zu erzielen und die Leistungsfähigkeit ungemein zu steigern, konnten nun auch zahlreichere, mannigfaltigere und qualitativ bessere Produkte erzeugt und eine bedeutende Mehrung der Genüsse hervorgerufen werden. Hand in Hand mit der örtlichen Arbeitstheilung und der Transporterleichterung gingen die grossen Vortheile der Arbeitsgliederung innerhalb der einzelnen Unternehmungen selbst, welche an Absatz und damit an Umfang gewonnen hatten und so zu einem gewinnreicheren Betriebe übergehen konnten. Nicht mit Unrecht bezeichnete darum F. List die Eisenbahnen als „produktive Kräfte“, wie auch s. Z. Napoleon I. bemerkt haben soll, man könne die Fortschritte der Wohlfahrt eines Volkes nach den Rechnungen der Transportinstitute bemessen.

Dass unter solchen Umständen Industrie und Handel einen grossen Aufschwung nahmen, zeigt die Statistik zur Genüge. Ist doch allein Aus- und Einfuhr verschiedener Länder in den letzten 4 Decennien auf das Zehnfache ihres früheren Betrages und mehr gestiegen.

Ausserdem haben auch Verbesserung und Vermehrung der Transportmittel die Gestaltung des Zinsfusses, sowie Bildung und Bewegung der Preise beeinflusst. Sie führten zu einer vollständigeren örtlichen und damit auch zeitlichen Ausgleichung von

Mangel und Ueberfluss und bewirkten in Folge dessen (natürlich *ceteris paribus*) eine grössere, nicht allein für die Produktion, sondern ganz vorzüglich für Haushalt und Konsum äusserst wohlthätige Stetigkeit und Regelmässigkeit der Preise. Ferner haben sie neben der Verschiebung gewerblicher Standorte auch eine solche der Anbau- und Intensitätsgränzen der Landwirthschaft hervorgerufen und eine Minderung der Unterschiede in den Grundrenten, soweit dieselben lediglich durch die Lage bedingt sind, verursacht. Während sie auf der einen Seite eine wirksamere, grössere Gebiete umfassende Organisation der Arbeitskräfte gestatteten, begünstigten sie auf der anderen, gleichsam als Gegengewicht, den Grossbetrieb, indem sie durch Ermöglichung des Massentransportes auf weitere Entfernungen hin zu einer Erweiterung des Marktgebietes und hiermit zur Anwendung von Maschinen, gleichzeitig aber auch zu einer extremeren Vertheilung von Besitz und Einkommen und zur Entstehung zahlreicher Rentnerexistenzen führten.

Weiter haben die Bahnen vielfach eine andere Gruppierung der Menschen in gewerblicher und lokaler Hinsicht veranlasst, indem sie die Bildung von Industriezentren und Grossstädten förderten, die, wie die Statistik lehrt, in der letzten Zeit in rapider Weise zugenommen haben, während die Bevölkerungszahl der kleineren Orte und des platten Landes bei Weitem nicht in gleichem Maasse gewachsen, ja in vielen Fällen geradezu gesunken ist.

Hat man einmal alle diese Folgen der Eisenbahnen erkannt, so wird man es als ganz erklärlich finden, dass dieselben auch eine für Organisation und Verwaltung des Staates höchst wichtige Rolle spielen, die Gesetzgebung, insbesondere die gewerbliche Verfassung, die Heeresverfassung, die Kriegsführung, überhaupt den gesammten staatlichen Lebensprozess wesentlich beeinflussen, dass sie auf Verallgemeinerung der Bildung hinwirken, der Wissenschaft erspriessliche Dienste leisten, viele örtliche Sitten und Gewohnheiten verwischen, an deren Stelle mehr und mehr die veränderliche Mode setzen und endlich selbst dem Familienleben ihren eigenthümlichen Charakter aufprägen, indem das gemüthliche Heim eines festen Familiensitzes mehr und mehr durch ein schwärmendes Nomadenthum verdrängt wird.

Aus diesen Gründen dürfen denn auch die Eisenbahnen als Hauptträger der modernen Kultur bezeichnet werden.

Indessen, wie schon aus einigen der obigen kurzen Bemerkungen hervorgeht, nicht alle Wirkungen der Eisenbahnen sind unbedingt vortheilhaft gewesen. Sie haben auch manche Schäden in wirthschaftlicher und geistiger Beziehung im Gefolge gehabt, die wie schmerzende Geschwüre den volkswirthschaftlichen Organismus verunstalten und nur desswegen einigen Trost gewähren können, weil sie durch den Nutzen der Bahn bei Weitem überwogen werden. Gibt es ja im sozialen Leben überhaupt keine Aenderungen, am wenigsten aber eine so grossartige Umwälzung wie diejenige, welche Lokomotive und Schiene hervorgebracht haben, welche, wenn sie auch noch so segensreiche Früchte tragen, nicht mit Opfern oder mitunter sehr empfindlichen Einbussen an Einkommen, Lebenskraft und Lebensfreude für einige Glieder oder Klassen der Gesellschaft verbunden sind. Und diese Opfer können niemals vollständig beseitigt, sondern nur durch besondere wirthschaftliche Veranstaltungen gemildert oder auf eine grössere Zahl von Schultern vertheilt werden. Die Arbeitskraft, welche durch die Maschine verdrängt wird, muss ein anderes, in der Regel nicht gerade behaglicheres und lohnenderes Unterkommen suchen, allenfalls auch, wenn sie anderweit nicht voll verwendbar ist, durch private und öffentliche Mildthätigkeit ganz oder zum Theile unterstützt werden. Kassenwesen und soziale Organisation können hier zwar helfen und ausgleichen, aber die Thatsache temporärer Entbehrlichkeit können sie keineswegs immer aus der Welt schaffen.

So können auch die Schattenseiten, welche mit den Eisenbahnen, und zwar sowohl mit dem Bau als auch mit dem Betriebe derselben verbunden sind, durch die besonderen Formen, unter welchen sich die von den Bahnen hervorgerufenen Aenderungen vollziehen, ganz vorzüglich gesteigert werden; wie ja in der That Eisenbahnmanie, Schwindel, einseitiges Interesse, Ueber-eilung, Nepotismus oder auch unverständige Verstocktheit ungeheuere Verluste zur Folge gehabt haben.

Gelitten haben vor Allem diejenigen Orte und Gegenden, von denen der Verkehr sich hinweggezogen hat oder an denen derselbe jetzt unbarmherzig vorüberauscht. Früher frequente Strassen sind vielfach im wahren Sinne des Wortes verödet. Seither gewinnreicher Vorspanndienst wurde nicht mehr begehrt und die Fuhrleute mussten sich nach anderer Beschäftigung umsehen;

Gasthöfe wurden vergantet, Landwirthe und Hausbesitzer sahen ihre Einnahmen mehr und mehr zusammenschrumpfen, Zwischenhändler und Spediteure wurden mit Schrecken gewahr, dass ihre ganze Existenz bedroht sei. Der Standortwechsel vieler Unternehmungen, die Preisrevolutionen der Uebergangszeiten, die Schattenseiten einer ausgedehnteren Arbeitstheilung, die grossen Krisen und Erschütterungen des Weltmarktes und viele andere Missstände haben sich bis jetzt nur zu empfindlich fühlbar gemacht.

Die genannten Uebel sind zum Theil glücklicher Weise vorübergehender Art, indem sie mehr oder weniger nur dadurch hervorgerufen werden, dass die leistungsfähigere Eisenbahn weniger vollkommene Transportmittel verdrängt. Insofern würden sie hie und da nur noch so lange zu Tage treten, als an dem Ausbau des Schienennetzes weiter gearbeitet wird. Ist letzteres einmal vollendet, dann werden Uebergangswehen nicht weiter zu erdulden sein, bis wieder eine neue Erfindung die Welt in Zuckungen versetzt.

Aber nicht alle Leiden, welche mit den Eisenbahnen verknüpft sind, werden von jenem Zeitpunkte an unbedingt verschwinden. Dann kann, von allen anderen Einflüssen und Folgen ganz und gar abgesehen, eben so gut wie heute, wenn auch in geringerem Grade, immer noch das Tarifwesen in seinen verschiedensten Gestaltungen dem Einen oder dem Anderen schwere Tage bereiten. Denn dass dasselbe jemals zu einer durchaus unveränderlichen Einrichtung erstarre, ist kaum zu erwarten. Wandelungen werden in demselben voraussichtlich immer vorkommen, so lange wenigstens, als das wirthschaftliche Leben der Völker seine bunte Mannigfaltigkeit und seine wechselnden Strömungen noch nicht ganz eingebüsst hat. Und diese Wandelungen werden nicht für Jedermann Vortheil bringen.

Aber sollte auch das Tarifwesen jemals eine fortan bleibende Gestalt annehmen, so sind wir doch jedenfalls von diesem Zeitpunkte noch weit entfernt; zumal heute, wo man daran denkt, noch eine Menge Kanäle und Schienenwege anzulegen, würde eine durchaus feste Tarifierung gar nicht zu erlangen sein. Sollte man, was übrigens zweifelhaft ist, sich über ein überall gleiches System einigen, so werden doch die einzelnen Tarifsätze noch keinen dauernden uniformen Charakter annehmen. Aber das System selbst ist heute noch ein Gegenstand des lebhaftesten Streites.

II.

Die Wichtigkeit des Eisenbahntarifwesens im Allgemeinen.

Jede Verbesserung und Vermehrung der Transportmittel hat die Tendenz, die Entfernungen für den Verkehr, wenn auch nicht vollständig zu eliminiren, so doch mehr und mehr auszugleichen und die Bedeutung derselben für das soziale Leben abzuschwächen. Wie dieselben manche örtliche Individualisirungen verwischen, Rentendifferenzen vermindern und an Stelle des lokalen Marktes den Weltmarkt setzen, so haben sie auch eine Preisausgleichung auf weiteren Gebieten zur Folge. So bezifferten sich die Durchschnittspreise für das Hektoliter Getreide in Frks.

i n	z w i s c h e n				
	1821—30	1831—40	1841—50	1851—60	1861—70
England	25.60	24.00	22.90	23.50	22.00
Frankreich	18.40	19.20	19.70	22.60	21.50
Preussen	14.10	13.20	16.20	20.20	19.50
Oesterreich	10.60	10.90	13.90	20.85	25.75
Ungarn	8.40	9.20	12.20	18.10	19.20

Unter der Voraussetzung wirklich unbehinderter Konkurrenz und eines ausreichenden und klar sehenden Spekulationsgeistes werden die Preise eines Gutes an zwei Orten durchschnittlich nur um die Transportkosten differiren. Würde der Unterschied grösser sein, so würde sich die Verbringung von einem Platze nach dem anderen als lohnend erweisen. Dort würde in Folge verminderten Angebotes der Preis steigen, hier würde er, da jetzt mehr Güter

zum Verkaufe ausstehen, sinken und zwar würden die Preisbewegungen so lange stattfinden, bis das erwähnte Gleichgewicht hergestellt wäre. Dass dies letztere nicht in jedem Augenblick mit mathematischer Schärfe eintreten wird und aus welchem Grunde dies der Fall ist, braucht hier nicht weiter erörtert zu werden.

Hiernach werden jene Preisunterschiede um so kleiner werden, je mehr die Transportkosten sich erniedrigen, und es werden, während bei weniger entwickelten Kommunikationsanstalten an einem Orte der Preis schon bedeutend höher stehen kann als an dem benachbarten, ohne dass ein Konkurrenzverkehr zwischen beiden hervorgerufen wird, schon kleinere Differenzen eine Zuströmung von Gütern auf grössere Entfernungen hin bewirken. Nach dem Tarife für die Elsass-Lothringischen Bahnen vom 20. Juli 1874 beziffert sich der Frachtsatz der Wagenklasse A, b auf 2,4 Pfennige pro Zentner und Meile. Stände nun der Preis eines Pfundes Zucker an einem Orte auf 40 Pfennigen, bezifferte er sich an einem anderen, etwa 50 Meilen entfernten Platze auf deren 42, so könnte, unter der Voraussetzung eines genügend starken Verbrauchs, eine Versendung von dem einen Platze nach dem anderen schon hinreichenden Gewinn versprechen, um dieselbe zu veranlassen.

Derartige Wirkungen können natürlich nur dann zu Tage treten, wenn die Transportpreise der Billigkeit der Leistung entsprechend angepasst werden, und die Frage ihrer Vortheilhaftigkeit wird in nicht geringem Grade von der Gestaltung des Tarifwesens abhängen.

Im Allgemeinen versteht man unter Tarif ein Verzeichniss verschiedener Waaren oder Leistungen mit beigesetzten Preisen, zu denen dieselben verkauft, bzw. verrichtet werden. Im engeren Sinne des Wortes denkt man, wenn die Bezeichnung „Tarif“ gebraucht wird, an einen gewissen Gegensatz zwischen diesem letzteren und dem Preiscurant eines Kaufmanns. Die Liste des Kaufmanns ist nach freiem Ermessen aufgestellt und wird je nach Befinden dem Stande der Konjunkturen gemäss geändert, der Tarif aber ist von öffentlichen Gewalten, die hierbei nicht gerade auch nominell als solche zu erscheinen brauchen, festgestellt. Der Satz für die einzelne öffentliche Leistung ist die Taxe. Der Tarif begreift demnach die Gesammtheit aller zusammengehörigen Taxen in sich.

Im gewöhnlichen Leben, wie auch häufig in der Literatur, nimmt man es freilich mit Worten und Begriffen nicht allzuscharf. So gut, wie man nicht selten von der Erzeugung von Lebensbedürfnissen statt Lebensmitteln, von theueren und billigen statt hohen und niedrigen Preisen u. dergl. spricht, bedient man sich oft des Wortes Tarif, wo eigentlich der einzelne Tarifsatz gemeint ist. Doch kann hier, im Gegensatze zu der oft gar zu weit gehenden Sallopperie des Sprachgebrauchs, wie wir sie bisweilen nicht gerade zum Besten der Wissenschaft bei verschiedenen Nationalökonomien finden, die Kürze der Bezeichnung als Entschädigung dienen.

Nun ist nicht allein die absolute Höhe der Tarifsätze von grosser Bedeutung, sondern von eben so hoher, ja oft von grösserer Wichtigkeit ist das Verhältniss der Transportpreise verschiedener Mengen und Güterarten zu einander. Ob alle Güterarten zu gleich hohen oder zu verschiedenen Preisen befördert werden sollen, ob die Entfernung bei der Frachtsatzbemessung eine Rolle spielen oder unberücksichtigt bleiben, ob im ersteren Falle die Meilenzahl zum Preise jeweilig in einem proportionalen oder in einem anderen Verhältnisse stehen soll, ob der Zentner Stückgut zu demselben oder zu einem höheren Satze zu transportiren ist wie der einer ganzen Wagenladung u. s. w., alles dies sind Fragen, deren praktische Beantwortung nicht allein für den Bahneigenthümer, sondern auch für das Publikum von hohem Interesse ist.

Die Höhe des Transportpreises und mit ihr die ganze Gestaltung des Tarifsystems haben einen Einfluss einmal auf die Rentabilität der Bahn selbst, dann aber auch auf den Stand von Handel und Industrie.

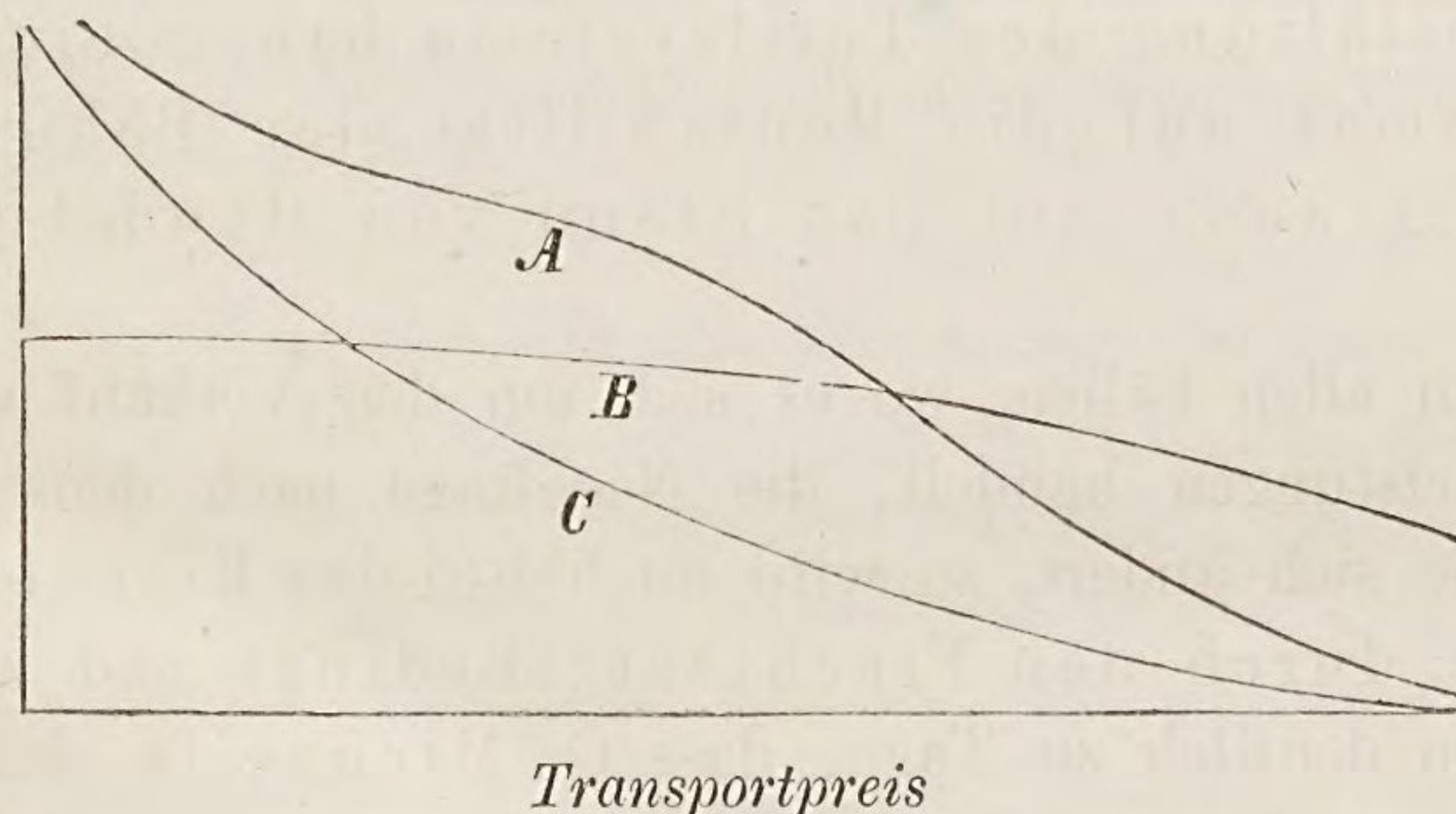
Wie in allen Fällen, wo es sich um den Verkauf von Waaren und Leistungen handelt, die Nachfrage nach denselben mit deren Preise sich ändert, so wird auch bei der Eisenbahn die Frequenz durch den Frachtsatz bedingt und zwar tritt dies hier so deutlich zu Tage, dass O. Michaelis sich zu der Bemerkung veranlasst sah, bei keinem Gewerbe sei der Umfang des Absatzes so sehr und so unmittelbar von dem Preise der Leistung abhängig wie bei dem Transportgewerbe.

Unter sonst gleichen Umständen wird mit der Erniedrigung

des Frachtpreises bis zu einer gewissen Gränze hin die Benutzung der Bahn zunehmen, es wird sowohl der Personen- wie der Güterverkehr steigen, wie man im praktischen Leben schon oft genug zu beobachten Gelegenheit gehabt hat. Ich sage ausdrücklich: „bis zu einer gewissen Gränze hin“, da die Frequenz niemals bis in's Ungemessene sich erhöhen kann und auch bei unentgeltlicher Beförderung jeweilig eine bestimmt gegebene sein wird.

Umgekehrt wird, wie schon aus dem Vorhergehenden folgt, mit Erhöhung des Transportpreises die Frequenz sinken, bis endlich bei allzu hohem Preise die Benutzung der Bahn auch dem Reichsten nicht mehr möglich oder erwünscht ist.

Die mit Aenderung der Frachtsätze vor sich gehenden Schwankungen in der Menge der beförderten Güter und Personen werden übrigens nicht gerade bei allen Güterkategorien und Gesellschaftsklassen zu allen Zeiten und in allen Gegenden von ganz gleicher Art sein. Während etwa in der III. Klasse der Personenzüge eine Erhöhung des Fahrpreises eine erhebliche Verringerung der Frequenz zur Folge haben kann, wird allenfalls eine gleiche Preissteigerung auf die Besetzung der Sitze I. Klasse kaum einen merklichen Einfluss ausüben. Bei Massengütern wird im Allgemeinen mit einer Aenderung des Frachtsatzes das Transportquantum in weit höherem Maasse zu- oder abnehmen als bei werthvollen Waaren, bei denen die Beförderungskosten nur einen kleinen Bruchtheil ihres Preises ausmachen. Graphisch lässt sich dies Verhältniss zwischen Frachtsatz und Frequenz etwa folgendermaassen darstellen:

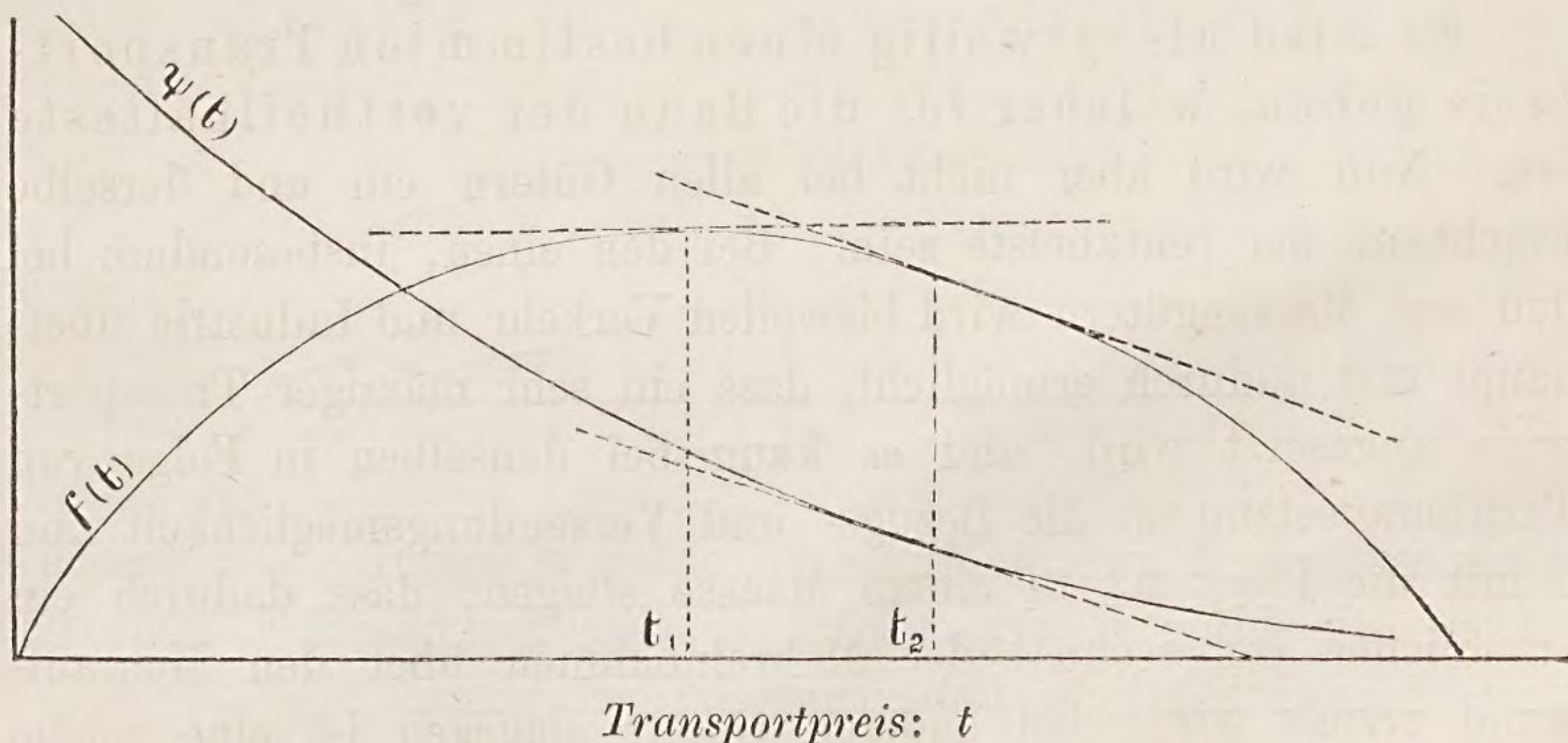


indem in dieser Figur die Linie *C* gewisse Kategorien von Massengütern, die Linie *B* etwa sehr gesuchte Luxusartikel und die Linie *A* unentbehrliche Lebensmittel repräsentirt.

Hiernach wird, da bei niedrigerem Preise die Frequenz gross, bei hohem Preise aber klein ist, die Roheinnahme mit Vergrösserung des letzteren (vom Nullpunkte an) zunehmen, bei einem gewissen Satze ein Maximum erreichen und dann wieder abnehmen.

Nun steigen auch mit Zunahme des Verkehrs die für Bewältigung desselben erforderlichen Aufwendungen, man braucht mehr Wagen, Kohlen, ein grösseres Personal u. dergl., ohne dass gerade diese Kostensteigerung der Frequenzmehrung proportional ist. Für die Rentabilität der Bahn kommen aber weder Roheinnahmen noch Frequenz allein in Betracht, sondern die Differenz zwischen Erträgen und Kosten. Diese letztere ist am grössten bei einem höheren Transportpreise als demjenigen, bei welchem eine Kulmination der Roheinnahmen eintritt, wie leicht aus folgender Darstellung hervorgeht.

Stellt die Linie $f(t)$ den Gang der Roheinnahmen, die Linie $\psi(t)$ denjenigen der Kosten dar, so wird die Differenz $f(t) - \psi(t)$ da ein Maximum (von einem etwaigen Minimum kann natürlich abgesehen werden) erreichen, wo die an beide Kurven gelegten Tangenten einander parallel laufen. Denn Bedingung des Maximums ist, dass $\frac{df(t)}{dt} - \frac{d\psi(t)}{dt}$ verschwindet. Da, wo $f(t)$ kulminiert, ist $\frac{df(t)}{dt} = 0$, später negativ; $\frac{d\psi(t)}{dt}$ ist aber innerhalb der hier in Betracht kommenden Grenzen immer < 0 . Darum kann auch die Rentabilität nur da die günstigste sein, wo die Roheinnahmen bereits im Sinken begriffen sind, und zwar bei demjenigen Transportpreise, für welchen $\frac{df(t)}{dt} = \frac{d\psi(t)}{dt}$ ist.



Für $t = t_1$ ist in dem gewählten Bilde der Rohertrag, für $t = t_2$ ist dagegen der Reinertrag am grössten und zwar ist $t_2 > t_1$ und $f(t_2) < f(t_1)$.

Es sei z. B.:

bei dem Preise	die Fre- quenz	so ist die Rohein- nahme	die Kosten seien:	so ist die Reinein- nahme
1	28	28	28	0
2	24	48	27	21
3	20	60	25	35
4	18	72	22	50
5	14	70	16	54
6	11	66	11	55
7	7	49	10	39
8	3	24	10	14
9	1	9	9	0
10	0	0	8	—8

In unserem, natürlich willkürlich gewählten Falle würde die Bahn die grösste Roheinnahme haben, wenn sie den Preis = 4 setzte; die Frequenz wäre alsdann = 18. Dieselbe würde, wenn man den Preis auf 6 erhöhte, bis auf 11 sinken, dagegen würde bei diesem Satze die Reineinnahme am grössten sein.

Dass die Kosten den erwähnten Einfluss ausüben, hatte schon im Jahre 1839 ein kluger Mann bemerkt, indem er vor dem englischen Unterhausausschusse anführte, dass die Bahnen lieber ein Ton oder eine Person für 1 Schilling befördern als zwei Tons oder zwei Personen je zu einem halben Schilling.

Es wird also jeweilig einen bestimmten Transportpreis geben, welcher für die Bahn der vortheilhafteste ist. Nun wird aber nicht bei allen Gütern ein und derselbe Frachtsatz der rentabelste sein. Bei den einen, insbesondere bei den sog. Massengütern wird bisweilen Verkehr und Industrie überhaupt erst dadurch ermöglicht, dass ein sehr mässiger Transportpreis angesetzt wird, und es kann bei denselben in Folge von Tarifherabsetzungen die Bezugs- und Versendungsmöglichkeit und damit die Frequenz in einem Maasse steigen, dass dadurch ein erheblicher Ueberschuss der Mehreinnahmen über den Mehraufwand erzielt wird; bei anderen Gütern dagegen ist eine solche

Preisminderung, da dieselbe die Frequenz nicht in entsprechendem Grade beeinflussen wird, nicht räthlich, ja es kann allenfalls eine Erhöhung des Frachtsatzes sich als finanziell vortheilhaft erweisen.

Hiernach können wir auch sagen, dass jeweilig ein bestimmtes Tarifsystern das rentabelste sein wird. Sowohl durch Erhöhungen, als auch durch Erniedrigungen der in demselben enthaltenen Frachtsätze für die verschiedenen Personenklassen und Güterkategorien würde dem Bahneigenthümer eine Einbusse erwachsen. Die Ermittlung dieses Preises oder vielmehr dieser Preise ist freilich in der Praxis mit grossen Schwierigkeiten verknüpft, ja, wenn es auf grosse Genauigkeit ankommen sollte, geradezu unmöglich. Die unaufhörlichen wirthschaftlichen Bewegungen, welche Zinsfuss, Lohn und Waarenpreis beeinflussen, würden einer genauen Rechnung als unüberwindliche Hindernisse im Wege stehen. Indessen diesen Uebelstand theilt das Kommunikationswesen mit allen anderen Wirthschaftszweigen, mit dem Haushalte sowohl, wie mit Gewerbe und Staatswirthschaft. Darum eben hat man sich in der Praxis mit dem Erreichbaren zu bescheiden, ohne dass desswegen das Prinzip, nach welchem man wirthschaftet, hinfällig würde. Man macht es so gut, wie man kann, verbessern sich aber die Hilfsmittel der Rechnung, wie Erfahrung, Zuverlässigkeit und Umfang statistischer Erhebungen u. s. w., so ersetzt man natürlich das Gute durch das Bessere.

Wie fast bei allen volkswirthschaftlichen (übrigens auch naturwissenschaftlichen) Sätzen stillschweigend die Klausel „unter sonst gleichen Umständen“ hinzuzudenken ist, so können auch hier neben dem Preise selbstverständlich auch noch andere Momente für die Frequenz entscheidend sein, wie z. B. Zahl der täglich ankommenden und abgehenden Züge, Fahrgeschwindigkeit, Art der Anlegung der Bahnhöfe etc. Dass dieselben hier nicht weiter in Betracht gezogen sind, braucht nicht besonders begründet zu werden.

Nun wird man da, wo die Festsetzung der Tarife im Wesentlichen in den Willen der Transportunternehmer gestellt ist, nicht leicht für die Dauer zu niedrige Preise haben. Man wird eher geneigt sein, den Preis möglichst hoch zu halten. Dazu kommt noch, dass während des Ausbaues des Eisenbahnnetzes selbst der Verkehr mit der Zeit ganz andere Dimensionen annimmt. Die Folge davon ist die, dass in vielen Fällen durch eine Preiserniedrigung, welche vorher nicht vortheilhaft zu sein schien oder auch

wirklich nicht rentabel war, eine bedeutende Vermehrung der Reineinnahmen erzielt werden kann. Diese Thatsache hat schon oft zu der Meinung Veranlassung gegeben, als ob überhaupt jede Ermässigung der Frachtsätze für den Bahneigenthümer lohnend sei, eine Ansicht, die auch bezüglich der Post vielfach geäußert worden ist. So bemerkte s. Z. Klüber: „Die Natur der Sache und die Erfahrung lehrt, dass der Ertrag der Posten bestimmt werde theils durch gute Einrichtung und wirthschaftliche Verwaltung des Postwesens, theils durch die Menge der Briefe und Packete, nicht durch hohen Tarif. Die Erfahrung gab mehrmals schon die Lehre, dass Erhöhung des Porto Minderung der Einnahme zur Folge hatte. Sie lehrte, dass bei mässigerem Porto die Posteinkünfte von Tage zu Tage sich mehrten, dass bei erhöhten Postpreisen sie sich zusehends verminderten“.

Allerdings haben Herabsetzungen postalischer Taxen auch Erhöhungen der Rentabilität zur Folge gehabt. Doch war dies nicht gerade immer der Fall, auch trat die Einnahmeerhöhung nicht sofort nach erfolgter Aenderung zu Tage. Ja in England hatten sogar in den Jahren 1801, 1805 und 1812 Taxsteigerungen sich als finanziell vortheilhaft erwiesen. Vom Jahre 1815 an war freilich trotz der von dieser Zeit ab stattgefundenen volkswirtschaftlichen Entwicklung, der Reinertrag ziemlich konstant geblieben. Als nun am 10. Januar 1840 die Rowland Hill'sche Reform zur Durchführung kam und das Briefporto, welches früher bis zu 18 Penny betrug, einheitlich auf 1 Penny herabgesetzt wurde, war eine Reihe von Jahren hindurch sowohl der Roh- als auch der Reinertrag kleiner als vor 1840. Es bezifferte sich

im Jahre	die Roh- auf Pfd. Sterling	die Rein- einnahme	die Briefzahl auf Stück
1839	2.300.000	1,600.000	75.000.000
1840	1.300.000	400.000	168.000.000
1847	2.181.000	860.000	329.000.000
1863	3.800.000	1.814.000	642.000.000.

Der Rohertrag hatte also erst nach dem Jahre 1847, der Reinertrag etwa im Jahre 1862 die ursprüngliche Höhe wieder erreicht.

Aehnliche Erfahrungen hat man auch im Eisenbahnwesen Englands gemacht, in welchem bekanntlich die freie Konkurrenz einen viel grösseren Spielraum hat als in anderen Ländern Europa's, in Folge dessen denn dort auch die Tarife bisweilen sehr starken Schwankungen unterlagen. Dabei zeigte es sich nicht selten, dass durch Erhöhung der Fahrpreise zwar eine geringere Frequenz, aber ein grösserer Reingewinn erzielt wurde und auch umgekehrt.

Natürlich wird der günstigste Tarifsatz nicht gerade durch die Höhe der Anlagekosten bedingt sein, wie ja die Kosten überhaupt nur einen Bestimmgrund des Preises, und zwar, unter der Voraussetzung der Reproduktion, die unterste Gränze desselben bilden. Summen, die einmal ausgegeben sind, haben für die Wahl zukünftiger Einrichtungen und Maassregeln der Wirthschaft keine Bedeutung mehr. Hier handelt es sich um das, was augenblicklich vorhanden ist und was werden soll. Es kommt nur darauf an, dass der Unterschied der von jetzt an zu erwartenden Einnahmen und der von jetzt an zu verausgabenden Kosten möglichst gross sei. Darum kann es sich auch leicht ereignen, dass auf einer sehr theuren Bahn niedrige Tarifsätze, auf einer billigen dagegen hohe Transportpreise am vortheilhaftesten sind, ohne dass etwa eine Konkurrenz dabei im Spiele wäre. Auch hierfür bietet England manche Belege aus der Erfahrung. Nach Schwabe (S. 87) ist die „Great Eastern“ mit hohen Tarifen nicht theuer gewesen, dagegen sind auf der „North London“ und der „Metropolitan“, deren Anlagekosten sehr hoch waren, die Fahrpreise niedriger als auf den meisten anderen englischen Bahnen. Ja W. Galt bezeichnet es sogar in seiner Broschüre „Railway reform“ mit der „der agitatorischen Thätigkeit eigenthümlichen Uebertreibung“: „As a general rule, the worst paying companies charge the most“.

Tritt nun gar noch die Konkurrenz mit anderen Bahnen hinzu, dann kann von einer einseitigen Berücksichtigung der Anlagekosten bei der Tarifbildung überhaupt keine Rede mehr sein.

Dass Handel, Industrie und Bodenkultur von der Gestaltung der Eisenbahntarife erheblich beeinflusst werden, dies lehrt uns nicht allein ein einfacher ökonomischer Kalkül, sondern auch die Erscheinungen der Praxis haben es schon zur Genüge gezeigt, zumal da, wo eine Konkurrenz von

Transportwegen oder industriellen Unternehmungen in Frage kam. Wohl und Wehe wichtiger Unternehmungen kann schon durch kleine Aenderungen im Tarife bedingt werden. Ein einziger Pfennig mehr pro Zentner und Meile kann einen ganzen Industriezweig eines Bezirks auf einmal vollständig lahm legen und gleichzeitig einer anderen Gegend geradezu ein Monopol verschaffen.

Darum hat es auch mitunter der Bahneigenthümer in seiner Hand, durch eine besondere Art der Tarifrung dem einen Unternehmer vor seinen Konkurrenten einen grossen Vorsprung zu verleihen. Desswegen auch können vetterschaftliche Begünstigungen im Eisenbahnwesen eine nicht unbedeutende Rolle spielen und zwar sind dieselben nicht allein möglich bei Gesellschaften, denen von Gesetz und Verwaltung freier Spielraum für ihr Wollen und Thun gelassen wird, sondern auch da, wo im öffentlichen Interesse weit gehende Beschränkungen privaten Beliebens stattfinden und eine peinliche Kontrolle über deren Beobachtung zur Ausübung gelangt. Denn es können immerhin erlassene Bestimmungen in formeller Beziehung hinreichend gewahrt sein und darum keine Veranlassung zu einem Einschreiten geben, während in Wirklichkeit von der gewünschten Gleichheit und Gerechtigkeit nicht immer die Rede ist. Das praktische Leben ist eben allzu mannigfaltig und beweglich, als dass es sich jederzeit ganz genau in allen seinen Theilen nach Gesetzesparagraphen reglementiren liesse. Nicht ganz mit Unrecht meinte darum auch s. Z. ein englischer Politiker bei Besprechung einer dem Parlamente vorgelegten Bill, er werde wohl viele Herren im Hause finden können, die sich anheischig machten, mit Kutsche und sechs Pferden durch dieselbe hindurchzufahren. Wenn aber auch die Umgehung nicht immer so grossartige Dimensionen annimmt, so kann immerhin schon ein kleines Cadeau, in die Hand eines nicht zugeknöpften Beamten gedrückt, recht gute Dienste leisten. Bezeichnete doch nach Cohn (II. S. 465) ein englischer Gerichtshof die Zahlungen, welche zur Beförderung des Geschäftes Eisenbahnbeamten, sowohl nieder als hoch gestellten, gemacht wurden, als gerechtfertigt.

Die erwähnte Erscheinung gerade ist es, welche es verursacht, dass dem Tarifwesen heute ein so hohes Maass von Beachtung zu Theil wird. Man hat in demselben mancherlei Missbräuche und Uebelstände entdeckt oder zu erblicken geglaubt und sinnt nun auf Mittel zur Abhilfe. Der Eine bringt den Ankauf

der Bahnen durch das Reich in Vorschlag, der Andere meint, man könne sich schon mit einem Reichseisenbahnname als wirksamer Aufsichts- und Kontrolbehörde begnügen, der Dritte ist der Ansicht, es werde unfehlbar Besserung eintreten, wenn nur der Staat seine Hände ganz aus dem Spiele lasse und den Privatbahnen freie Luft zur gedeihlichen Entwicklung gewähre, und der Vierte endlich glaubt alles Heil von der Trennung der Spedition von der Traktion oder des der freien Konkurrenz zu überlassenden Betriebs vom Eigenthum an der Linie erwarten zu dürfen. Fast Alle aber richten ihr Augenmerk auf das Tarifsystern, indem vielfach angenommen wird, dass ein bestimmtes System allen Anforderungen, die im öffentlichen Interesse zu stellen sind, schon genügen werde. Dabei wird freilich nicht von Allen das gleiche System empfohlen, auch tritt sehr häufig unter der leichten Hülle der Fürsorge und des Wohlwollens für die Gesammtheit das einseitige Interesse etwas gar zu nackt zu Tage, indem es sich in unlösbare Widersprüche verwickelt wie überall, wo es gilt, den Blößen egoistischer Sonderbestrebungen künstlich den Mantel volkswirthschaftlichen Vorthells umzuhängen. Mancher der hierbei über die Systemfrage sich abspielenden Kämpfe könnte übrigens als unnöthig unterbleiben, wenn man nicht in der Hitze des Gefechtes vergessen hätte, den Streitpunkt vorher gehörig festzustellen.

III.

Allgemeine Anforderungen, welche an das Tarifwesen gestellt zu werden pflegen.

Die Eisenbahnen sind eines der wichtigsten Glieder im Organismus des sozialen Lebens. Dieselben können ohne öffentliche Beihilfe weder zu Leben gelangen, noch funktioniren. Bahnbau ohne Expropriationsrecht ist geradezu undenkbar oder nur in sehr geringem Maasse, dann aber mit hohen Kosten und nicht gerade der besten Verkehrsrichtung ausführbar. Ebenso ist auch ein gedeihlicher Betrieb ohne Beschränkung dritter Personen ein Ding der Unmöglichkeit. Aus diesen Gründen ist es nicht allein nothwendig, sondern auch nicht mehr wie recht und billig, dass von Seiten der Bahnen gewisse Anforderungen erfüllt werden, die im Interesse der Gesammtheit an dieselben zu stellen sind. Diese Forderungen stehen zum Theil mit dem Nutzen des Bahneigenthümers selbst im Einklang, kollidiren aber auch bisweilen mit demselben in einer Weise, dass nur ein entschiedenes „entweder, oder“ zur Lösung des entstandenen Dilemmas führen kann.

Oft auch werden freilich Ansprüche den Eisenbahnen gegenüber erhoben, die in jeder Beziehung unbegründet sind oder nur einem sehr beschränkten Personal- oder Lokal-Interesse dienen sollen. Manch' würdiges Mitglied des lieben Publikums glaubt eben in Anstalten von ganz oder theilweise öffentlich-rechtlichem Charakter Güter erblicken zu dürfen, die lediglich für volle Befriedigung seiner Wünsche und Launen geschaffen seien. Wie man häufig, ohne irgend welche Gewissensbisse zu empfinden, durch Hinterziehungen den Steuersäckel verkürzt oder „das grosse Reichsfass anzapft“, da man ausser dem

abstrakten Staate keine hierdurch leidende Person mit menschlichem Fühlen wahrnimmt, so denkt man auch sehr oft nicht daran, dass einem an die Eisenbahnen gerichteten Begehren nicht ohne erhebliche Opfer nachzukommen ist. Man verlangt nicht allein, dass der Transport zu niederen Preisen erfolge und dass überall zu jeder Zeit eine hinlängliche Zahl Wagen zur Bewältigung desselben bereit stehe, sondern man stellt auch die ungemessensten Anforderungen hinsichtlich der Eleganz und Bequemlichkeit, der Zeit, zu welcher Züge ankommen und abgehen, der Anlegung von Personen- und Güterbahnhöfen, der Richtung der Bahnlinie u. s. w. Und diese Wünsche gehen nicht allein insofern zu weit, weil deren Befriedigung viel zu kostspielig sein würde, sondern sie stehen auch nicht selten mit einander in einem unlöslichen Widerspruch. —

Auf dem Gebiete des Tarifwesens insbesondere ist im Interesse der Gesamtheit zu erstreben: Oeffentlichkeit und Gleichheit der Person, ferner möglichste Einfachheit, Stetigkeit und Billigkeit.

Der Tarif soll ein öffentlicher sein, d. h. die Transportsätze und die Bedingungen, von welchen dieselben abhängen, sollen nicht allein allgemein bekannt sein, sondern auch Giltigkeit haben für Alle, welche die Bahn benutzen wollen. Der Frachtpreis wird einseitig durch die Bahneigenthümer mit oder ohne Mitwirkung der öffentlichen Gewalt festgesetzt und untersteht nicht etwa in jedem einzelnen Falle einer besonderen Vereinbarung zwischen beiden betheiligten Parteien. Uebrigens würde eine spezielle Bestimmung des Preises für jeden Fall durch eine besondere Dingung bei einigermaßen lebhaftem Verkehre nicht wohl möglich sein oder, wenn man sie wirklich versuchen wollte, der Geschwindigkeit, Beweglichkeit, Einfachheit und Kontrollirbarkeit des Betriebes in dem Maasse entgegenwirken, dass ihre Vortheile durch die mit ihr verknüpften Schattenseiten weit überwogen würden. „Die Einwirkung der Konkurrenz wird damit freilich nothwendig von vornherein eine weniger direkte“ (A. Wagner S. 646), indessen wird die unbeschränkte Konkurrenz der angedeuteten Art weder gebilligt, noch entspricht sie überhaupt dem Interesse von Bahnverwaltung und Publikum.

Man begnügt sich indessen nicht damit, die Oeffentlichkeit und Allgemeinheit im Prinzip zu fordern und für die Bahn

finanziell vortheilhafte Ausnahmen zuzulassen, sondern man geht noch weiter und verlangt, um das Publikum durchaus gegen etwaige Monopolstellung und einseitige Begünstigungen oder Uebersvortheilungen zu sichern, dass von den Positionen des publizirten Tarifes überhaupt gar nicht im Interesse von einzelnen Persönlichkeiten abgewichen werde. Ungleiche Behandlung — die in Wirklichkeit leider nur zu häufig wahrgenommen werden kann — Bevorzugung des Einen auf Kosten des Anderen werden unbedingt verworfen. Denn die Bahn wird eben, und dies mit Recht, nicht als rein privatwirthschaftliches Institut betrachtet, das von seinem Besitzer nach dessen Belieben verwaltet werden könnte. Die öffentlichen Anstalten und Verrichtungen sollen eben nicht lediglich Sonderinteressen dienen. Dies heischt ein in zivilisirten Staaten ganz allgemein verbreitetes Gerechtigkeits- und Billigkeitsgefühl.

Der Tarif soll ferner möglichst einfach und übersichtlich, d. h. so gestaltet sein, dass man im Stande ist, genügend schnell und leicht den zu zahlenden Frachtpreis jeweilig zu berechnen. Diese Einfachheit liegt nicht allein im Interesse des Publikums, sondern auch in demjenigen der Bahneigenthümer selbst.

Dieselbe ist eine Lebensbedingung für den Bestand vieler, nicht lediglich dem Lokalabsatz dienender Unternehmungen, bei denen der Frachtpreis einen wichtigen Faktor geschäftlicher Spekulation bildet. Je leichter und rascher der Industrielle und der Kaufmann sich über die Beförderungskosten zu orientiren vermag, mit um so grösserer Sicherheit wird er seine Unternehmungen auszuführen im Stande sein und um so vollständiger werden die Bahnen eine ihrer volkswirthschaftlichen Funktionen, die der zeitlichen und örtlichen Preisausgleichung, erfüllen. Ist der Frachtsatz wegen der Schwierigkeit seiner Ermittlung ein nicht leicht zu lösendes Räthsel, so können allenfalls die Waarenpreise auf verschiedenen Märkten schon erheblich von einander abweichen, ehe daran gedacht wird, eine Versendung vorzunehmen. Oder die letztere sichert Demjenigen, welcher sie ausführt, einige Zeit hindurch lediglich desswegen einen mehr als angemessenen Gewinn, weil Konkurrenten und Käufer über die Transportkosten im Unklaren sind. Ebenso leicht kann unter Umständen auch der umgekehrte Fall eintreten, dass Güterbewegungen empfindliche Verluste für ihren Urheber im Gefolge haben und dass letztere

in Zukunft vor ähnlichen Unternehmungen abschrecken, auch wenn dieselben wirthschaftlich vollständig gerechtfertigt sind. Die gesunde Spekulation rechnet von Zeit zu Zeit und von Ort zu Ort nach den Grundsätzen der Wahrscheinlichkeit. Anders kann sie eben nicht verfahren. Sie wird aber in ihren Kalkulationen um so weniger fehl gehen und zu unnützlichen Gütervernichtungen und Kräftevergeudungen führen, je sicherer die Faktoren sind, die sie in den Bereich ihrer Betrachtungen zu ziehen hat. Ein solcher, und zwar sehr wichtiger Faktor sind aber bei unserer heutigen Lebhaftigkeit und Ausdehnung des Verkehrs die Transportkosten. Darum können wir auch sagen, dass, je genauer dieselben zu erfassen sind, um so gedeihlicher unter sonst gleichen Umständen auch die gesamte volkswirthschaftliche Entwicklung sein wird.

Aber auch der Bahnbeamte muss im Stande sein, den Transportpreis hinreichend rasch und sicher zu ermitteln. Gestattet dies der Tarif, weil er allzu komplizirt ist, nicht, so gibt er zu einer kostspieligen Vermehrung des Personals und zu Irrthümern und Fehlern Veranlassung, welche noch schwerer wiegen können, als jene Kostenerhöhung.

Nun ist aber damit noch nicht gesagt, dass die Einfachheit bis zu jenem Extrem hin gehe, bei welchem von allen Leistungen, ohne Rücksicht auf deren Dauer, Umfang und Erfolge, ganz gleiche Taxen erhoben werden. Denn die Einfachheit ist im Eisenbahnwesen doch nicht Selbstzweck, sondern als Mittel neben anderen nur in einem solchen Grade in Anwendung zu bringen, dass den zu stellenden berechtigten Forderungen am vollständigsten genügt werden kann.

Der Tarif soll weiter eine gewisse Stetigkeit behaupten. Dieselbe ist, wie es heisst, von der höchsten Bedeutung für Industrie und Handel, zumal für diejenigen Zweige, in welchen der Transportpreis eine hohe Quote des Produktenpreises ausmacht und welche ausserdem nicht im Stande sind, rasch sich ändernden Konjunkturen binnen der kürzesten Frist sich anzuschmiegen. Die ganze volkswirthschaftliche Entwicklung wird überhaupt eine um so gedeihlichere sein, auf je sichereren Unterlagen die wichtigeren Unternehmungen ruhen. Je mehr die letzteren einen aleatorischen Charakter annehmen, je weniger man in der Lage ist, auf Grund gegebener Zustände und vernünftiger, besonnener Erwägungen zutreffende Rechnungen anzustellen, um so mehr

Kapital und Arbeit wird, wenn die Spielwuth einigermaassen rege ist, verloren gehen. Der Eine ist so glücklich, einen Treffer zu ziehen, dafür aber haben hundert Andere Fixirungen ausgeführt, die sich nachher als durchaus unwirtschaftlich erweisen. Dessenwegen würden unaufhörliche Tarifänderungen, welche selbst die mit grosser Sorgfalt und Umsicht angestellten wirtschaftlichen Kalkulationen zu durchkreuzen drohen, als schädlich zu bezeichnen sein. Darum auch „fordert das Publikum, dass ein Geschäft, mit Rücksicht auf einen gewissen Tarifsatz unternommen, bei mässig langer Dauer unter denselben Bedingungen zu Ende gebracht werde, selbst wenn für den gleichen Artikel inzwischen eine Erhöhung eintreten würde.“ (Trommer, Annalen 1875 S. 111.) Eine gewisse Stetigkeit der Tarife wird übrigens schon dadurch bedingt, dass dieselben öffentliche sein sollen. Die Nothwendigkeit der Publikation würde immerhin mehr oder weniger lange Fristen im Gefolge haben, vor deren Ablauf eine Aenderung nicht vorgenommen werden darf. Ferner würde ein allzuhäufiger Wechsel den Bahneigenthümern selbst nicht dienlich sein. Denn derselbe würde, ganz abgesehen von dem Einfluss solcher Wandelungen auf die Frequenz, den Betrieb erschweren und vertheuern.

Nun kann freilich nicht verlangt werden, dass der Tarif für alle Zeiten unveränderlich bleibe. Dies würde weder dem Transportunternehmer, noch dem Publikum zum Vortheil gereichen, weil damit Herabsetzungen und Verbesserungen, wie sie sich der wachsenden Erkenntniss darstellen oder in Folge veränderter Wirtschaftsverhältnisse als nothwendig erweisen, thatsächlich ausgeschlossen wären oder eine gerechtfertigte Erhöhung der Transportpreise trotzdem nicht eintreten dürfte, dass die Betriebskosten, Lohn und Materialienpreis, gestiegen sind, ohne dass Aussicht auf ein Sinken vorhanden ist.

Aber auch zeitweise Erhöhungen und Minderungen der Tarifsätze sind nicht gerade immer zu verwerfen. So wäre die Zeit von 1871—1874 für eine Steigerung der Frachtpreise sehr günstig gewesen. Die Eisenbahnen hätten durch eine solche nicht allein einen Gewinn gezogen, sondern sie würden auch mit derselben dem damaligen „volkswirtschaftlichen Aufschwunge“ einigen Widerstand entgegengesetzt haben. Als man nun merkte, dass die Betriebskosten zugenommen hatten, da kam, allerdings ein wenig post festum, der 20prozentige Zuwachs.

Erwägt man ferner, dass der Bedarf an Transportleistungen nicht immer der gleiche ist, dass Materialien und Kräfte der Bahnverwaltung nicht zu allen Zeiten in gleichem Maasse in Anspruch genommen werden, dass je nach der Jahreszeit oder dem Stande der Geschäftskonjunkturen bald ein übermässig grosser Andrang stattfindet, bald die Frequenz eine ausserordentlich schwache ist, so wird man es auch allenfalls ganz gerechtfertigt finden, wenn die Bahneigenthümer durch die Art der Tarifierung eine gleichmässiger Vertheilung des Verkehrs zu erzielen suchen.

Im Allgemeinen freilich macht sich gegenwärtig immer mehr das Streben geltend, Durchschnittssätze an Stelle der örtlichen Verschiedenheiten und des zeitlichen Wechsels treten zu lassen. Doch auch hier wird, wie in vielen anderen Fällen, die Spezialisirung nicht gänzlich sich vermeiden lassen. Man wird Durchschnitte ziehen für Perioden, nicht aber für unabsehbare Zeiten, und die allgemeine lokale Nivellirung der Transportpreise wird wohl noch lange Zeit hindurch ein frommer Wunsch bleiben.

Hiernach würde die Stabilität nur eine solche sein müssen, dass innerhalb gewisser Zeit keine Erhöhung oder Erniedrigung in den Tarifsätzen vorgenommen wird. Es würde genügen, wenn plötzliche und allzuhäufige Aenderungen vermieden würden, um einseitigen Begünstigungen und empfindlichen Störungen in Erwerb und Verkehr vorzubeugen.

Endlich verlangt man auch noch Billigkeit der Fracht; wobei indessen leicht zu weit gegangen wird. Zu viel z. B. würde man fordern, wenn man eine solche Erniedrigung des Frachtpreises begehrte, dass nicht mehr die Versendungskosten gedeckt werden könnten. In erster Linie würde doch nur ein Schutz gegen etwaige monopolistische Ausbeutung erforderlich sein, ohne dass dabei der Bestand der Verkehrsanstalt gefährdet oder die unwirtschaftliche Benutzung derselben begünstigt würde.

Diesen Forderungen läuft das Interesse einzelner Bahneigenthümer nicht immer parallel. Wenn auch im grossen Ganzen die Rentabilität ein Maassstab vorhandener Bedürfnisse und die Steigerung derselben ein Zeichen dafür ist, dass die Bedürfnisse an Intensität und Umfang zugenommen haben und eine Ausdehnung wirthschaftlicher Thätigkeit verlangen, bezw. dass man denselben bereits in wirksamer Weise entgegengekommen ist, so gilt dies doch nur unter bestimmten Voraussetzungen. Auch

würde die Rentabilität, sofern es auf Erzielung einer gedeihlichen volkswirtschaftlichen Entwicklung ankommt, in solchen Fällen nicht die alleinige Richtschnur des Handelns bilden können, wenn nicht alle an das letztere gestellten Anforderungen in einen ziffermässigen Ausdruck zu bringen sind. Insbesondere würde das Interesse des den höchsten Gewinn erstrebenden Wirthschafters dann mit demjenigen der Gesamtheit im Widerspruch stehen oder sich doch leicht in einem solchen befinden können, wenn die Konkurrenz eine allzu beschränkte ist, hohe Einnahmen sich auf Kosten des allgemeinen Rechtsgefühles erzielen lassen, wenn ferner Mangel an Erfahrungen und Mitteln, sich zureichende Kenntniss einschlägiger Verhältnisse zu verschaffen, Schwierigkeit der Kontrolle u. dergl. dem von einseitiger schlauer Ausbeutung Bedrohten nicht gestatten, gegen Uebervortheilung energisch einzutreten, wenn endlich der Einzelne aus augenblicklich gegebenen vorübergehenden Konjunkturen durch Preisbestimmungen einen Gewinn zu erzielen vermag, welcher wieder zu Wirthschaftsveränderungen Veranlassung gibt, die, weil sie nicht in sich selbst die Bürgschaft eines nachhaltigen gesicherten Bestandes tragen, von keinem erspriesslichen Nutzen sind.

Gerade im Eisenbahnwesen können Individual- und Gesamtinteresse sehr leicht mit einander kollidiren. Von falschen Kalkulationen und deren Einflüssen, von Maassnahmen, zu denen man sich durch verkehrte, nur die flüchtige Gegenwart berücksichtigende Rechnungen hat verleiten lassen, können wir hierbei sogar ganz und gar absehen; schon die Natur des Aktienwesens mit seinen Dividenden und Kursbewegungen gestattet mitunter Denjenigen, welche augenblicklich über die Tarifierung zu bestimmen haben, einen grossen finanziellen Vortheil zu ziehen, ohne dass die denselben veranlassenden Einrichtungen und Maassregeln mit dem dauernden Interesse des Transportinstitutes selber im Einklang zu stehen brauchen. Geschickte Ausnutzung vorübergehender Konjunkturen können Dividenden und mit diesen den Kurs der Aktien erhöhen. Der gewiegte Spekulant hat alsdann nur loszuschlagen, um sich seinen Gewinn zu sichern. Wer nachher Verluste zu tragen hat und wie gross dieselben sein werden, wird ihn nicht weiter kümmern.

Aber auch die Thatsache, dass manche Bahnen sich im Besitze eines gesetzlichen oder faktischen einträglichen Monopoles

befinden, kann, wenn nicht Schranken gezogen werden, einen Widerspruch zwischen Dividenden-Höhe und Gemeinwohl hervorrufen. Denn die Rentabilität kann nicht selten durch Erhöhung der Tarifsätze auch auf Kosten der Frequenz gesteigert werden, ohne dass es der hierdurch zurückgestossenen Nachfrage nach Transportleistungen überhaupt nur möglich wird, eine angemessene Deckung zu finden, während die grössere Frequenz bei niedrigerem Frachtpreise eine immerhin als befriedigend zu erachtende Verzinsung in Aussicht stellte.

Man würde nun aber irren, wenn man von der Ansicht ausgehen wollte, nur bei ganz frei verwalteten Privatbahnen seien solche Kollisionen möglich. Sie können auch ebenso gut bei Staatsbahnen eintreten, zumal wenn dieselben ein wenig stark vom fiskalischen Geiste beseelt sind. Und auch der besten, auf das Wohl der Gesammtheit bedachten Verwaltung wird es immer schwierig oder vielmehr unmöglich werden, allen an die Bahnen gestellten Anforderungen zu genügen.

Aus diesen Gründen ist es auch leicht erklärlich, wenn gegenwärtig so viele laute Klagen erschallen über das „Tarifunwesen mit all' seinen Komplikationen und Willkürlichkeiten“. Eine scharfe Kritik wird darüber gefällt, dass nicht allein die Tarife verschiedener Bahnen ungleich seien, sondern dass sie bei einer und derselben Linie eine bunte Mannigfaltigkeit aufzeigten und fortwährend geändert würden, dass die Eisenbahngesellschaften sich bestreben, gesetzliche Bestimmungen zu umgehen, Maassregeln der Staatswirthschaft unwirksam zu machen, dass der Binnenverkehr anders behandelt werde, als der Transitverkehr, dass die Grossindustrie vor der kleinen bevorzugt werde u. dergl. mehr. Diesen Klagen über den herrschenden „Tarifgalimathias“ wurde in den letzten Jahren vielfach von hohen Reichs- und Staatsbeamten in gesetzgebenden Versammlungen selbst ein be- redter Ausdruck verliehen. So bemerkte am 29. April 1876 im preussischen Abgeordnetenhaus der Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten, Dr. Friedenthal: „Viele Beschwerden richten sich gegen das Chaos unserer Eisenbahntarife. Ich gebrauche mit Absicht diesen Ausdruck, weil ich keinen besseren dafür zu finden weiss. Die etwa 90 in Deutschland bestehenden selbständigen Eisenbahnunternehmungen, welche von einigen 60 Direktionen verwaltet werden, haben 1533 Tarife.

Damit nicht genug, zu diesen Haupttarifen kommt noch eine grosse Anzahl von Nachträgen; bei 11 Verbänden sind mir allein bekannt 475 solcher Nachträge, von einem einzigen Verbands 65 geprüfte, 372 sogenannte Dienstbefehle, welche sich ebenfalls mit abweichenden Tarifrungen befassen. Ich halte hier in meiner Hand von einem deutschen Eisenbahnverbande den 95. Nachtrag zu einem der 1533 Haupttarife. Nun, das sind Zustände, von denen es in der That kaum begreiflich ist, wie sie überhaupt zu ertragen sind, und wenn der Herr Abgeordnete Berger in der ersten Lesung hervorgehoben hat, dass ein Professor nicht im Stande gewesen sei, zu enträthseln, welche Fracht er bei einem Umzuge für seine Mobilien zu zahlen hatte, so kann ich dem Herrn Abgeordneten versichern, dass dies in der That in keiner Weise auffallend ist, und dass auch solche Personen, welche sich mit gewerblichen Dingen unmittelbar beschäftigen und durch gelehrte Geschäfte davon nicht abgezogen werden, sich nicht in der Lage befinden, jenes Chaos von Tarifen zu durchdringen, ja ich meine, man müsse, wenn man diesen Zustand beibehalten wollte, dazu schreiten, an unseren Universitäten Professuren der Tarifikunde, in unseren Volksschulen Lektionen hierüber einzurichten, für die landwirthschaftlichen Vereine Wanderlehrer anzustellen, welche über das Tarifwesen Unterricht ertheilen. Dann würde es vielleicht erreichbar werden, den Einzelnen gegen erhebliche Verluste zu schützen, denn dass solche Verluste eintreten, kann wohl keinem Zweifel unterliegen; und dass dieselben eintreten bei den Landwirthen, lässt sich leicht begreifen. Denn es ist ein unerfüllbares Verlangen, dass der Landwirth, der isolirt in seinem Berufskreise lebt, im Stande sei, sich vor irgend einer Benutzung der Eisenbahn zu Frachtzwecken mit irgend welcher Zuverlässigkeit davon zu unterrichten, welche Frachtsummen er zu zahlen hat. Angewiesen meistens auf eine kleine Station, wo sehr häufig der Stationsvorsteher selbst die Kenntniss der schwer zu bewältigenden Materie nicht besitzt, erfährt er auch darüber auf Anfragen bei der betreffenden Eisenbahnverwaltung Zuverlässiges nicht, ist also völlig dem Zufall und der Willkür preisgegeben.“

Allerdings sind, und dies kann nicht oft genug betont werden, nicht alle diese Angriffe wirklich gerechtfertigt. Manche sind der Ausfluss übertriebener Forderungen einseitiger Interessen, andere stehen ganz und gar nicht mit dem Maassstabe im Ein-

klang, den man an die Beurtheilung des ganzen Eisenbahnwesens legen zu sollen glaubt. Licht- und Schattenseiten der verschiedenen Tarifsysteme und Transportpreise werden eben verschieden erscheinen, je nachdem man sich auf den Standpunkt des Bahneigenthümers oder auf denjenigen stellt, welchen das die Bahn benutzende Publikum einnimmt. Die Besitzer westfälischer und schlesischer Kohlenbergwerke werden anderer Ansicht sein als der sächsische Spritfabrikant, und dieser wird andere Forderungen stellen als der Hamburger und Stettiner Händler oder ein russischer Rheder.

IV.

Hauptgesichtspunkte für Beurtheilung des Tarifwesens.

Höhe und System der Tarife werden sehr verschieden sein dürfen, je nachdem man die Eisenbahn als eine rein privatwirthschaftliche Anlage betrachtet oder ihr mehr oder weniger den Charakter einer öffentlichen Unternehmung zuerkennt.

Ist die Bahn rein privatwirthschaftlicher Natur, darf der Eigenthümer dieselbe lediglich als eine Erwerbsquelle behandeln, welche dann ihren Zweck vollständig erfüllt, wenn sie den höchst möglichen Gewinn abwirft, so lässt sich Nichts dagegen erinnern, wenn diesem Gesichtspunkte Bau, Betrieb und Bemessung der Preise vollständig untergeordnet und Gleichheit, Stetigkeit und Einfachheit der Tarife nur so weit berücksichtigt werden, als sich dies als rentabel erweist. Jedenfalls dürfen alsdann auch Art, Menge, Preis und Entbehrlichkeit der aufgegebenen Güter, Fähigkeit derselben, höhere Transportkosten zu ertragen, Regelmässigkeit der Versendung, Möglichkeit in einem gegebenen Falle durch Tarifiermässigung eine grössere und damit rentablere Quantität Fracht anzuziehen u. s. w., bei Bestimmung der Frachtsätze eine Rolle spielen. Der Preis der Versendung würde im Wesentlichen geregelt werden durch die Konkurrenz mit anderen Transportunternehmungen und durch die wechselseitige Abhängigkeit zwischen Tarifhöhe auf der einen und Frequenz und Kosten des Transportes auf der anderen Seite.

Ist die Bahn dagegen ein öffentliches Institut, welches nur nach gemeinwirthschaftlichen, insbesondere staats-

wirthschaftlichen Grundsätzen betrieben werden soll, so kommen im Wesentlichen folgende Hauptgesichtspunkte für die Tarifierung in Betracht.

Es könnte einmal verlangt werden, dass durch die Einnahmen der Bahn die Kosten derselben vollständig gedeckt werden, ohne dass jedoch eine Rente abgeworfen wird. Hiernach wäre der Tarif so zu bemessen, dass nicht allein die laufenden Kosten vergütet, sondern auch Verzinsung und entsprechende Amortisirung der Anlagekapitalien ermöglicht werden. Dieser Forderung liegt die Ansicht zu Grunde, dass die Bahn nur Denjenigen einen Vortheil bringe, welche die Leistungen derselben in Anspruch nehmen. Darum würden dieselben auch für die Verzinsung der verausgabten Summen, sowie für die Amortisirung aufzukommen haben und zwar nicht nur dann, wenn die nöthigen Kapitalien auf dem Wege des Kredits, sondern auch wenn sie auf dem der Besteuerung beschafft worden sind. Anderenfalls würde eben eine unbillige Ueberwälzung von Opfern auf die Schultern solcher Leute statt haben, welchen die Eisenbahn keinen nachweisbar direkten Nutzen bringt. Der Amortisationszeitraum wäre bis zu dem Zeitpunkte auszudehnen, zu welchem eine vollständige Erneuerung der Bahn zu bewerkstelligen wäre. Bis dahin würde aus den Einnahmen ein neues Baukapital gewonnen und Denjenigen, welche ursprünglich die Anlagekosten aufgebracht hatten, eine Verzinsung derselben auf direktem oder indirektem Wege zu Gute gekommen sein. Dass allerdings hier, wo es sich um lange Zeiträume handelt, die Zinsen, bezw., wenn später ein Neubau nicht mehr ausgeführt werden sollte, die Rückzahlungen der Amortisationsbeträge nicht gerade in die Tasche derselben Persönlichkeiten fließen werden, welche früher die Steuern getragen hatten, würde hierbei nicht von Belang sein. Denn die Gesamtheit ist als eine ewig lebende Person zu betrachten, deren einzelne Glieder (Individuen) zwar nach und nach absterben, sich aber immer wieder regeneriren.

Die genannte Forderung wird sehr häufig gestellt. So meinte u. A. v. Kübeck auf dem 15. im Jahre 1874 in Krefeld abgehaltenen volkswirthschaftlichen Kongresse:

„Die Tarife des Staates werden nur jene Höhe erreichen dürfen, welche die Verzinsung und Amortisirung des Anlagekapitals und die Deckung der Betriebskosten erfordern, ein eigentlicher

Gewinn — eine Dividende — wird vom Staate nicht angestrebt.“

Von Wichtigkeit ist hierbei allerdings noch die Frage, ob die Kostendeckung mehr genereller oder spezieller Natur sein, ob ein ganz allgemein berechneter Durchschnittspreis gezahlt oder ob Jeder nach Maassgabe derjenigen besonderen Kosten belastet werden soll, welche ausschliesslich durch die von ihm begehrte Leistung verursacht wurden. Die letztere Art der Preisbemessung würde nicht mit geringen Schwierigkeiten verknüpft sein, die erstere dagegen einen mitunter recht verwerflichen Kommunismus in sich schliessen.

Geht man nun mit J. Fröbl (III. S. 240) von der Annahme aus, dass eine Bahn als öffentliche Anstalt keineswegs nur zum Besten derer gebaut ist, welche sie benutzen, dass sie vielmehr auch den übrigen Staatsangehörigen indirekte Vorthelle gewährt, indem abgelegene Distrikte dem Verkehre erschlossen und dadurch wohlhabender und leistungsfähiger gemacht werden, indem ferner die Bahn auch für Zwecke der Landesvertheidigung dient oder endlich indem sie ein ganz allgemeines Kulturförderungsmittel bildet, so würde bei Normirung der Tarife wie bei den meisten Gebühren zu verfahren sein, und es wäre ein Theil der Kosten und zwar etwa die Verzinsung und Amortisation der Anlagekapitalien auf dem Wege der Besteuerung zu decken, während für den anderen Diejenigen aufzukommen hätten, welche Transportleistungen unmittelbar in Anspruch nehmen.

In Preussen war im Gesetze über Eisenbahnunternehmungen vom 3. Nov. 1838 eine derartige Ermässigung des Fahrpreises wenigstens für die Zukunft in Aussicht genommen. Die Privatbahnen sollten eine Abgabe entrichten, welche zur Entschädigung der Staatskasse für die ihr durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen und zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Kapitals verwendet werden sollte. Nach vollendeter Amortisation aber sollte dem Unternehmen eine solche Einrichtung gegeben werden, dass der Ertrag des Bahngeldes die Kosten der Unterhaltung der Bahn und der Verwaltung nicht übersteige (§ 40). Hiernach sollte freilich nicht die Allgemeinheit in Anspruch genommen werden, sondern die ersten Benutzer der Bahn sollten durch einen erhöhten Fahrpreis zu Gunsten der späteren die Anlagekosten decken.

In welcher Weise jene Steuer umzulegen wäre, damit keine einseitige Ueberlastung entstehe, soll hier nicht weiter besprochen werden; auch soll die Frage nicht näher berührt werden, wie die Kosten auf die Gesammtheit, die Reisenden und die Verfrachter zu vertheilen wären, zumal dieselbe doch nicht allgemein gelöst werden kann, sondern jeweilig ein Gegenstand praktischen Ermessens ist. Bei Bestimmung der Eisenbahngebühren insbesondere könnte wieder eine mehr oder weniger spezielle, bezw. generelle Vertheilung Platz greifen.

Der dritte hier zu erwähnende Gesichtspunkt hat bei Bahnen kaum Aussicht, jemals in der Praxis irgend welche Bedeutung zu erlangen. Es ist dies derjenige, bei welchem sämtliche Kosten sowohl für Bau als auch für Betrieb von der Gesammtheit getragen und durch Besteuerung aufgebracht werden, während die Bahn der unentgeltlichen Benutzung zur Verfügung steht. Die Anwendung dieses Grundsatzes, welcher bei unseren Chausseen gegenwärtig thatsächlich beobachtet wird, würde im Eisenbahnwesen nichts weniger als zweckmässig und vortheilhaft sein. Die Chausseegelderhebung war wegen ihrer ungemeinen Zersplitterung verhältnissmässig kostspielig, warf einen geringen Ertrag ab, konnte leicht umgangen werden, gab zur Demoralisation und zu lästigen Verkehrshemmungen Veranlassung u. s. w. Alles dies tritt bei der Eisenbahn nicht ein. Hier kann die Vereinnahmung der Gebühren an relativ wenig Punkten konzentriert werden, da die Bahn nicht von jeder Stelle ab und zu jeder Zeit der beliebigen Benutzung freisteht. Von Verkehrshemmungen, welche durch die Zahlung entstehen, kann hier darum eigentlich nicht die Rede sein und die Erträge können, so lange wenigstens die Bahnen noch nicht so verästelte sind, wie Landstrassen und Gemeindewege, auf allen eine solche Höhe behaupten, dass auf dieselben füglich nicht verzichtet werden dürfte. Dazu kommt, und dies scheint mir einer der Hauptgründe von denen zu sein, welche hier anzuführen sind, dass die Unentgeltlichkeit der Benutzung zu unwirthschaftlichen Transporten und Märschen auf der Landstrasse noch nicht gerade reizen würde, während die Bahn, wenn der Transport unentgeltlich erfolgte, in ungemessener Weise in Anspruch genommen und dadurch der Aufwand für Betrieb und Reparaturen ausserordentlich gesteigert würde. Die Entgeltlichkeit

bildet also einen nothwendigen Schutz gegen solche Fahrten, welche die für dieselben erforderlichen Opfer nicht lohnen, und ist schon aus diesem Grunde eine unerlässliche Bedingung für ein gedeihliches dem Gesamtinteresse dienendes Eisenbahnwesen.

Der vierte Gesichtspunkt wäre derjenige, nach welchem auch die Staatsbahnen wie privatwirthschaftliche Anlagen verwaltet werden. Die Transportpreise wären im Interesse der Erzielung einer möglichst hohen Rente so günstig zu normiren, wie es eben die vorhandene Konkurrenz und die Verkehrsverhältnisse gestatten. Doch würde selbst in diesem Falle die Doppelperson Staat und Fiskus ihre Janusnatur niemals vollständig verläugnen und Alles unternehmen dürfen, was ein Privater sich schon zu thun erlaubt.

Endlich könnten auch noch die Eisenbahnen so wie das Tabaksmonopol als eine geeignete Besteuerungsquelle betrachtet werden. Doch lassen sich gegen eine solche Behandlung derselben gewichtige Bedenken geltend machen. Würde der Staat, um sich jene Quelle zu verschaffen, die Bahnen erst ankaufen müssen, so könnte von einem grossen finanziellen Gewinn keine Rede sein, sobald eben die derzeitigen Eigenthümer nicht ungebührlich übervorthelt und die Bahnen nicht allzusehr zu einem monopolistischen Ausbeutungsmittel gestempelt werden sollen. Nun könnte freilich unter Umständen ein günstiges Resultat dadurch erzielt werden, dass die Konzentration der Vortheile eine genügende Menge bietet, um durch Ersparungen und bessere Leistungen zu einem Ueberschusse über den gerechten Kaufpreis zu gelangen. Doch dürfte dasselbe, von allen für und wider Staatsbahnen angeführten Gründen abgesehen, wenigstens in denjenigen Ländern ein zweifelhaftes sein, in welchen ohnedies der Eisenbahnbesitz kein sehr zersplitterter ist. Vorzüglich aber ist dagegen, dass die Bahnen in der erwähnten Weise zu Besteuerungszwecken dienen sollen, einzuwenden, dass hiermit dem Grundsatz der gleichmässigen Belastung nicht Rechnung getragen und die Benutzung der Bahnen mehr eingeschränkt wird, als es deren hohe Bedeutung für die gesammte Kultur gestattet.

Je nachdem man sich ganz oder auch nur mehr oder weniger auf einen der oben erwähnten Standpunkte stellt, kann man die verschiedensten, einander oft diametral gegenüberstehenden Argumente für und wider die bislang in Anwendung gebrachten Me-

thoden und Systeme der Tarifierung vorbringen. Darum kann auch so leicht dem Einen eine Frachtsatzbemessung als verwerflich erscheinen, während sie der Andere für durchaus gerechtfertigt hält. Eine allgemeine Verständigung über den einzunehmenden Standpunkt dürfte, so lange die Sozialwirthschaft überhaupt ihre bunte Mannigfaltigkeit, eine treue Begleiterin der Kultur, besitzt, wohl niemals zu erzielen sein. Aus diesem Grunde braucht es auch nicht etwa aufzufallen, wenn in dem Berichte der im Jahre 1875 von der deutschen Reichsregierung niedergesetzten Kommission (S. 40) gesagt werden konnte: „Es resultirt alsdann, dass in der ganz überwiegenden Mehrzahl der Fälle der einzelne Gutachter das System seiner Heimath und Geschäftsübung zur Konservirung und Ausdehnung auf die nach anderen Methoden bedienten Gebiete empfohlen hat.“ Und im Schoosse der Kommission selbst, wird gesagt, hätten sich „Mittelmeinungen aller Schattirungen zwischen Extremen“ geltend gemacht. Darum klingt es auch so wunderlich, wenn bisweilen daran gedacht wird, die Eisenbahntarifffrage schlechthin positiv für alle Zeiten und Völker zu lösen. Hatte doch, wie auf dem 15. volkswirthschaftlichen Kongresse von einem der Redner angeführt wurde, „noch vor Kurzem die Handels- und Gewerbekammer zu Prag in einer Denkschrift an den österreichischen Handelsminister alles Ernstes gefordert, auf dem Wege des Preisausschreibens die Auffindung eines einfachen, aber den Anforderungen des Verkehrs ebenso wie dem Interesse der Eisenbahnen entsprechenden Tarifs herbeizuführen.“

Aber nicht allein die Verschiedenheit der Anschauungen über die Grundprinzipien sozialwirthschaftlicher Organisation sind es, welche einen grossen Widerstreit der Ansichten über die Gestaltung des Eisenbahntarifwesens hervorrufen, es kommen auch dazu noch echt egoistische Motive, Vieldeutigkeit der Begriffe, welche die Auseinandersetzung erschweren, sowie eine bisweilen etwas weit gehende Unklarheit in den Prämissen und Folgerungen, die zu nicht wenigen Widersprüchen Veranlassung gibt. Bisweilen will man durch eine bestimmte Tarifierung das Publikum gegen Willkür sichern, übersieht aber dabei, dass bei der Wahl des Systems selbst die Willkür nicht ausgeschlossen ist. Ferner werden nicht selten dem Systeme Wirkungen zugeschrieben, von denen in der That gar nichts zu bemerken ist oder die nicht dem Systeme, sondern vielmehr der Höhe der Tarifsätze zuzuschreiben

sind. Oft wirft man dem einen Systeme schädliche Einflüsse vor, welche bei einem anderen, das man empfehlen zu sollen glaubt, ebenfalls vorhanden sind. Nicht ganz von Widersprüchen frei ist die Forderung Derjenigen, welche für freie Konkurrenz schwärmen und desswegen das sog. „natürliche System“ eingeführt wissen wollen, was doch ohne Beschränkung der Konkurrenz nicht wohl möglich sein wird. Man verurtheilt die „Zwitterstellung, in welcher heute die Bahnen erscheinen, indem sie theils als öffentliches Institut, theils als Privatunternehmung auftreten“ (v. Dorn auf dem 14. volkswirtschaftlichen Kongresse zu Wien) befürwortet aber gleichzeitig die Erwerbung des Schienenwegs durch den Staat, die Ueberlassung des Transportdienstes an Private, so dass jene Zwitterstellung ganz und gar nicht zum Verschwinden gebracht würde u. s. w.

V.

Eisenbahnmonopol und Maximaltarif.

In Folge davon, dass die für die Gesamtkultur so wichtigen Eisenbahnen nicht als rein privatwirthschaftliche Institute betrachtet werden, hat man für dieselben in mehreren Staaten durch Gesetz oder jeweilig bei Verleihung der Konzession zu Bau und Betrieb Maximaltarife festgesetzt, d. h. solche Taxen, unterhalb deren so, wie es Rücksichten auf die Rentabilität erheischen, die wirklich erhobenen Frachtsätze frei bestimmt werden, über welche hinaus die letzteren jedoch nicht steigen dürfen. Diese Maximalsätze können etwa für die Einheit der Entfernung, des Raumes oder Gewichtes, und zwar ganz gleich für alle Güterarten und Bahnen eines Landes, festgesetzt sein oder es ist die Höhe derselben eine ungleiche bei verschiedenen Güterarten und Bahnen oder auch selbst bei verschiedenen Strecken ein und derselben Linie.

Die Maximaltarife haben den Zweck, „eine Gränze für die monopolistische Ausbeutung nach oben zu setzen“ (A. Wagner S. 581). Sie gründen sich also auf die Annahme, dass der Bahneigenthümer im Besitze eines Monopoles sei, gegen dessen missbräuchliche Ausnutzung in ähnlicher Weise wie zur Zunftzeit bei radizirten und geschlossenen Gewerben dem Publikum ein Schutz geboten werden müsse.

Das Monopol ist nun entweder ein gesetzliches oder es ist doch, wie von Vielen angenommen wird, der Besitzer der Bahn durch die Eigenthümlichkeiten der letzteren, auch wenn ihm ein Privileg nicht gerade eingeräumt worden ist, gegen die Konkurrenz anderer Transportunternehmer temporär oder dauernd so weit gesichert, dass er die Frachtsätze wenigstens bis zu einer gewissen Gränze hin einseitig feststellen kann.

Durch Gesetz oder Konzessionsurkunde, wenn auch nur für einen beschränkten Zeitraum, geschaffene Monopolen haben mehrere Staaten aufzuweisen. So enthält das preussische Eisenbahngesetz von 1838, § 44, die Bestimmung, dass die Anlage einer zweiten Eisenbahn durch andere Unternehmer, welche neben der ersten in gleicher Richtung auf dieselben Orte mit Berührung derselben Hauptpunkte fortlaufen würde, binnen einem Zeitraum von 30 Jahren nach Eröffnung der Bahn nicht zugelassen werden solle.

Nach O. Michaelis würde selbst schon die Nothwendigkeit der Konzessionirung eine monopolisirende Wirkung ausüben, da neue Konzessionen nur nach grossen mannigfachen Schwierigkeiten zu erlangen seien und den Alleinbesitz einer schon vorhandenen Bahn verlängerten. Die Richtigkeit dieser Ansicht dürfte doch wohl von der Art der Legislative und der Verwaltungspraxis eines Landes, wie überhaupt von den Grundsätzen abhängig sein, welche für die Konzessionsertheilung als maassgebend betrachtet werden. Sie wird sich als zutreffend erweisen in Ländern, in denen der Verwaltungsmechanismus ein sehr schleppender ist oder das blanke Gold bei den zuständigen Beamten eine erfolgreiche Wirkung verheisst. Die bisweilen aufgeworfene Behauptung, dass auch das fiskalische Interesse, bedingt durch Antheile an der Bahn und deren Gewinn, gewährte Zinsgarantie, vorbehaltenes Heimfalls- und Ankaufsrecht hier eine wirklich belangreiche Rolle spiele, möchte wohl heute für Deutschland keine Giltigkeit haben.

Von gleicher Bedeutung wie eine formelle Privilegirung würde auch eine einseitig gewährte Zinsgarantie sein, gegen welche eine konkurrirende Gesellschaft, die einer solchen Unterstützung entbehrt, nicht leicht aufzukommen vermag.

Die durch die Natur der Dinge, nicht etwa speziell durch die Gesetzgebung geschaffene Monopolstellung kann hervorgerufen werden:

einmal „durch die ökonomische wie technische Nothwendigkeit grosser sich in sich selbst verzweigender Netze von Bahnen“.

Einheitlichkeit in Anlage und Betrieb wird sich im Eisenbahnwesen immer als so mächtig erweisen, dass die Tendenz zu Verschmelzungen überall da, wo der Besitz ein sehr zersplitterter

ist, so leicht nicht verschwinden wird. Raschheit, Sicherheit, präzise Ordnung des Transportes verleihen hier dem Grossbetrieb wenigstens bis zu einer gewissen Gränze hin einen gewaltigen Vorsprung vor der selbständigen Verwaltung einzelner kleiner Linien. Desswegen gilt auch mutatis mutandis von der Eisenbahn, was Klüber im Jahre 1811 von der Post mit wenigen treffenden Worten gesagt hat:

„Die Folgen der jetzigen Vervielfältigung der Territorialpostanstalten sind überall leicht wahrzunehmende Vertheuerung des Porto, Verzug und vielfache Hindernisse in dem Postlauf und in der Kombination der verschiedenen Landesposten, Minderung der Sicherheit, Erschwerung und Minderung des Verkehrs aller Art durch die Post und ein hieraus entstehendes Heer von Nachtheilen für die Staaten, für die ganze deutsche Nation und selbst für das Ausland. . . . So überwiegend bei Privatgewerben die Nachtheile sind, welche Monopole nach sich ziehen, so verhält es sich doch mit der Post gerade umgekehrt. Ihre Natur, ihr Zweck vertragen keine Konkurrenz, keine Rivalität, keine Postmaskopei, sie gebieten Einheit und Allgemeinheit der Anstalt.“

Die Richtigkeit dieser Ansicht wird dadurch bestätigt, dass gerade in demjenigen Lande, in welchem die Regierung sich am wenigsten in Eisenbahnangelegenheiten einmischt, in England, eine grosse Zahl von Vereinbarungen zwischen konkurrierenden Bahnen stattgefunden haben, die, nachdem man sich vorher durch Unterbietungen gegenseitig geschädigt hatte, dem Wettkampfe ein Ende machten. Dieselben kamen in verschiedenen Formen vor. Bisweilen schlossen die Bahnen ein dahin gehendes Uebereinkommen ab, dass gleiche Sätze erhoben werden sollten und ohne Zustimmung Aller dieselben nicht einseitig ermässigt werden dürften. Eine solche Einigung erzielten z. B. für den Verkehr zwischen Manchester und Southampton die „London and North Western“, die „Midland“ und die „Great Western“. In anderen Fällen führten die Vereinbarungen, mögen sie nun die Folge durchaus freiwilliger Verständigung oder lahmlegender Chikane gewesen sein, zu einer vollständigen Fusion, d. h. Verschmelzung der konkurrierenden Linien zu einem zusammengehörigen Besitzthum in einer Hand. So entstand die „London and North Western“ im Jahre 1846 aus 9 Gesellschaften, welche sich seit 1833 gebildet hatten. Dazu kamen in der Zeit von

1846—60 noch 18 und in den darauf folgenden 9 Jahren noch 32 Gesellschaften; im Ganzen also waren es 59 Gesellschaften, welche der Macht des grösseren Betriebes erlagen. Die „Great Western“, konstituiert im Jahre 1836, nahm in 36 Jahren 38 verschiedene Gesellschaften in sich auf. Die „North Eastern“ hat aufgesogen 28, die „Great Eastern“ 27, die „London and South Western“ 22, die „Great Northern“ 18, die „Lancashire and Yorkshire“ 18, die „London Brighton“ 17, die „Midland“ 17, die „Manchester-Sheffield“ 12 und die „South Eastern“ 5 Gesellschaften.

Ähnliche Erscheinungen weisen auch andere Länder auf. In Frankreich wurden — hier freilich unter Einfluss der Regierung — im Jahre 1851 die vorhandenen Bahnen zu 6 grossen Besitzeseinheiten vereinigt, und zwar haben sich die Verschmelzungen nicht als nachtheilig erwiesen.

Eine andere Veranlassung zur Entstehung faktischer Monopolen bietet die Kostspieligkeit des Eisenbahnbaues, welche in der Regel ein relativ beschränktes Angebot von Transportleistungen zur Folge haben wird. Es ist deshalb häufig, wie O. Michaelis sich ausdrückt, „noch nicht Kapital und Verkehr genug vorhanden, um eine Konkurrenzbahn zu bauen.“

Die Konkurrenz wird überhaupt nur dann vorzüglich wirksam und volkswirtschaftlich vortheilhaft sein, wenn allmähliche Mehrungen und Minderungen von Angebot und Nachfrage möglich sind, ohne dass dabei zu grosse Einbussen eintreten, wenn dieselbe ferner ein Stachel zu Verbesserungen und Kostenminderungen ist und dabei einen ausgleichenden Einfluss auf die Höhe der Gewinnsätze ausübt. Insbesondere aber würde diejenige Konkurrenz, welche vornehmlich dazu dient, den Preis auf einer gebührenden Höhe zu erhalten, nur dann von günstiger Wirkung sein, wenn bei derselben die Kapitaleinsätze nicht sprungweise in grossem Umfange zu erfolgen brauchen. Letzteres ist aber bei den Eisenbahnen gerade der Fall. Eine vorhandene Linie kann allenfalls eine ansehnliche Dividende abwerfen und dabei den Anforderungen des Verkehrs hinlänglich genügen. Die Anlegung einer Konkurrenzbahn würde ein hohes Kapital erfordern und vielleicht auch eine Mehrung des Verkehrs veranlassen, indem der Mitbewerb eine Preiserniedrigung zur Folge hat, aber sie könnte

auch leicht dahin führen, dass nun beide Bahnen mit Verlust betrieben werden. Nehmen wir an, die Anlagekosten einer Bahn beliefen sich auf 10.000.000, die Frequenz sei bei einem Transportpreise von 2 gleich 100.000, der Betriebsaufwand gleich 100.000, so würde sich bei einem reinen Ertrage von 100.000 eine Verzinsung von 10 pCt. ergeben. Eine neu eröffnete Konkurrenz mit einem Kapitalaufwande von 10.000.000 möge zur Folge haben, dass der Verkehr, der sich etwa auf beiden Bahnen jetzt gleich vertheile, auf 120.000 steigt, der Frachtsatz auf 1.5 sich ermässigt und die laufenden Kosten auf 90.000 sinken. Die Verzinsung des Anlagekapitales würde alsdann für beide Bahnen gleich Null sein und es würde mit einem Aufwande von 20.000.000 Bau- und 180.000 Betriebskosten ein Verkehr bewältigt, für welchen die eine Linie vollständig hätte genügen können.

Aus diesem Grunde kann eine Eisenbahngesellschaft schon eine ansehnliche Dividende beziehen, ehe man daran denkt, ihr eine konkurrirende Linie an die Seite zu setzen. Nicht mit Unrecht heisst es darum auch in den Mittheilungen des mittelrheinischen Fabrikantenvereins (1876): in normalen Zeiten denke kein Mensch daran, eigentliche Konkurrenzlinien zu bauen; „dieselben treten stets nur im Gefolge wilder Spekulation auf, sind also doppelt ungeeignet, eine solide, bleibende Ermässigung der Tarife herbeizuführen. Richtig ist zwar, dass die Entwicklung unseres Eisenbahn-Verkehres, der geographischen Lage Deutschlands wegen, der Konkurrenz verschiedener Linien oder Richtungen immer einen gewissen Spielraum lassen wird; in dem Sinne aber, dass hierdurch wesentliche Besserungen erzielt werden könnten, kann dies schwerlich aufzufassen sein.“ Und ein Engländer Morison (Cohn I S. 55) meinte gar, zwischen je zwei Punkten gebe es nur eine bestimmte Linie, welche anderen vorzuziehen sei, wer zuerst von ihr Besitz ergreife, habe ein faktisches Monopol. Wenn beabsichtigt werde, eine zweite Linie zu bauen, so würden alsbald für eine beschränkte Zeit die Frachtsätze herabgesetzt, um die neuen Unternehmer abzuschrecken.

Hiernach würde die sog. potentielle Konkurrenz sehr häufig ihre Wirkung verlieren, freilich jedoch in dem angeführten Falle unter der Voraussetzung, dass der Konkurrenz von Staatswegen nicht dadurch Schranken gesetzt werden, dass zwar beliebige

Ermässigungen, nicht aber einseitige Erhöhungen des Frachtpreises gestattet sind.

Als dritte Ursache der Entstehung eines faktischen Monopoles gibt O. Michaelis an, der Eisenbahntransport sei die höchste Stufe der Entwicklung des Landfrachtbetriebs, mit welcher die anderen Entwicklungsstufen nicht mehr zu konkurrieren vermöchten. Die gleiche Erscheinung tritt überhaupt bei allen Verbesserungen ein, welche älteren Einrichtungen und Methoden konkurrierend an die Seite gesetzt werden. Jede derselben wirft Demjenigen, welcher sie zuerst einführte, eine Zeit lang einen grösseren Gewinn in den Schooss. Doch kann dieser Zeitraum bei der Eisenbahn aus dem vorhin erwähnten Grunde ein schon sehr langer sein.

Die wahre Ursache des Monopols soll aber nach v. Dorn die sein, dass die Eisenbahngesellschaft nicht nur die alleinige Besitzerin des Bahnkörpers, sondern auch die alleinige Besitzerin von Fahrbetriebsmitteln und somit auf diesem Bahnkörper die alleinige und ausschliessliche Leisterin des Transportes sei. Die Linienkonkurrenz soll nach ihm desshalb ungenügend sein, weil einem nahezu unbegrenzten Quantum von Nachfrage nach Transportleistungen eine äusserst beschränkte Konkurrenz mit Angeboten gegenüberstehe. Für eine Verkehrsrichtung kämen selten mehr als zwei Linien in Betracht.

Dieser „wahre Grund“ dürfte jedoch wohl eine Folge von solchen sein, die bereits vorher angeführt wurden.

Nun wird freilich das Monopol um so mehr abgeschwächt werden, je engmaschiger das Eisenbahnnetz wird. Zunächst können, selbst wenn durch Gesetz Parallelbahnen ausgeschlossen sein sollten, mit einander konkurrierende Bahnen um so leichter gebaut werden, je weiter die mit einander zu verbindenden Punkte auseinander liegen. Mit der Zeit werden auch ähnliche Wohlthaten solchen Orten geboten, welche nicht so weit von einander entfernt sind. Auch kann neben die Konkurrenz von Linien die von Produkten treten, welche von verschiedenen Produktionsorten nach einem Konsumtionsplatze zu verbringen sind. Die Folge davon wäre natürlich, dass auch dem Wettbewerbe der Schienenwege ein weiterer Spielraum gesteckt wird. Doch sind wir heute noch lange nicht bei der Entwicklung des Eisenbahnwesens angelangt, dass von einer überall hin reichenden Konkurrenz die Rede

sein könnte, auch ist kaum anzunehmen, dass ein solches Stadium jemals zu erwarten ist. Immer werden nur die Endstationen, nicht aber auch die Zwischenstationen in Frage kommen. Wenn man gezwungen ist, ersteren eine Preisermässigung zuzugestehen, so braucht man noch nicht letzteren die gleiche Begünstigung zu Theil werden zu lassen. Endlich wird aber auch mit Mehrung der Linien nicht unbedingt eine Steigerung der Konkurrenz eintreten. Denn die neuen Bahnen werden nicht gerade immer von Konkurrenten gebaut; kann ja doch der Verkehr der Zwischenstationen untereinander und mit den Endpunkten sich als lohnend genug erweisen, um Eigenthümer von vorhandenen Bahnen zum Bau neuer aufzumuntern. Oder letzterer wird vorgenommen, um einem drohenden Wettkampfe vorzubeugen, oder endlich die Rivalen schliessen mit einander einen klugen Vertrag ab. --

Die Maximaltarife kommen in zwei verschiedenen Formen vor. Sie enthalten entweder bestimmt genannte Sätze, oder die Höhe der letzteren ist von gewissen Bedingungen abhängig gemacht.

Maximaltarife der ersteren Form mit absoluten Sätzen sind vielfach in England üblich. Sie werden in diesem Lande jeweilig konzessionsmässig normirt, und zwar sind die Maxima verschieden bei verschiedenen Bahnen, ja selbst für Theile ein und derselben Linie. Beim Personentransport schliessen sie Alles ein, was überhaupt von Reisenden an die Bahnen für die Fahrt zu entrichten ist, beim Gütertransport umfassen sie dagegen nur die eigentlichen Beförderungsgebühren, nicht aber auch die sogenannten terminals, d. h. Bezahlungen für An- und Abfuhr, Expeditions- und Verladungsarbeiten, Benutzung der Stationen, Lagerung, mit einem Wort für alle Leistungen auf den Endstationen, für welche noch ein besonderer Betrag erhoben werden kann. Die englischen Maximalsätze sind im Allgemeinen sehr hoch. Die wirklich gezahlten Frachtsätze sind viel niedriger. (Reitzenstein 1876 S. 23. u. A.)

Auch in Deutschland ist man neuerdings bestrebt, Maximaltarife der erwähnten Art allgemein einzuführen. Die Reichsregierung vertritt dabei die Ansicht, dass dieselben jeweilig nach den besonderen Verhältnissen eines Landes oder Bezirks, durch welchen die Bahn läuft, bestimmt werden müssten; ein Verlangen, welches ganz und gar gerechtfertigt zu sein scheint. Denn es

dürfte doch wohl keinen Sinn haben, für eine sehr rentable frequente Bahn desswegen ein übermässig hohes und damit durchaus unpraktisches Maximum festzusetzen, weil in irgend einem Winkel von Deutschland eine Bahn gar nicht bestehen könnte, wenn man ihr mit ihren Fahrpreisen nicht so hoch zu gehen erlaubte. Die Privatbahnverwaltungen sind nun hiermit nicht einverstanden, sie fordern gleiche Maximaleinheitssätze für das ganze Reich, und zwar wohl aus dem Grunde, weil die Uniformität auf dem Papiere den Tarifrungen einen weit freieren Spielraum gewähren würde, wie die den jeweiligen konkreten Verhältnissen anzupassenden Bestimmungen der Landesregierungen. Denn man könnte doch die Maxima nicht so niedrig setzen, dass eine vorhandene Bahn benachtheiligt würde, müsste sie also so hoch halten, dass auch diejenige, für welche der höchste Tarif am Platze wäre, noch bestehen könnte. Für die meisten der übrigen Bahnen würden alsdann die Maxima praktisch bedeutungslos sein. Die preussischen Privatbahnverwaltungen begründeten diese ihre Forderung in einer Eingabe vom 30. September in folgender Weise:

„Bei der gegenwärtigen Lage des deutschen Eisenbahnnetzes“, heisst es, „namentlich da die Konkurrenz des preussischen Staatsbahnsystems direkt oder indirekt sich auf alle Privatbahnen Norddeutschlands erstreckt, ist nach der Meinung der Verwaltungen eine verschiedene Festsetzung der Maximalsätze für die Privat-, wie für die Staatsbahnen thatsächlich nicht mehr ausführbar. Eine solche würde auch desshalb nicht angemessen erscheinen, weil die Annahme des neuen Tarifsystems immerhin ein Versuch ist, dessen finanzielle Wirkungen sich nicht mit Sicherheit voraussehen lassen, bei welchem es somit nicht gerechtfertigt sein würde, eine Privatbahn zu hindern, diejenigen höheren Sätze anzunehmen, deren Annahme anderen Privatverwaltungen staatlicherseits genehmigt wird.“

Offener hat sich ein von der Tarifenquête-Kommission des Jahres 1875 vernommener Sachverständiger (Jonas) ausgesprochen. Er will einen Maximalsatz für alle Bahnen. Bei diesem könnten zwar die gut situirten Bahnen einen ausserordentlichen Vortheil haben, doch sei ihnen dieser zu gönnen. Dagegen dürften sie sich auch nicht beklagen, wenn ihnen wegen des grossen Gewinnes Konkurrenzbahnen gebaut würden. Warum unter dieser Bedingung

und bei dieser Motivirung überhaupt nur Maximaltarife festgesetzt werden sollen, ist nicht recht abzusehen.

Uebrigens mag auch der erwähnten Eingabe ein Gedanke zu Grunde gelegen haben, welchen man unverblümt auszusprechen sich scheute, nämlich die Furcht, es möchten die jeweiligen Landesregierungen, wenn ihnen die Gesetzgebung nicht feste Gränzen ziehe, allzu willkürlich verfahren oder auch unabsichtlich grosse Fehler sich zu Schulden kommen lassen.

Die relativen Tarifmaxima sind in Preussen und Oesterreich durch Gesetz vorgesehen gewesen, ohne dass jedoch von ihnen in der Praxis eine Anwendung gemacht worden ist. Die Tarife sollten in so weit von der Rente, welche die Bahn gewähre, abhängig sein, als ein bestimmtes Verhältniss der Rente zum Anlagekapital nicht überschritten werden sollte. Stieg die Rente über den hiermit bestimmten Betrag hinaus, so sollte eine Ermässigung der Transportpreise so lange erfolgen, bis die gesetzlich gestattete Rentenhöhe wieder erreicht sei. Hierbei würde es selbstverständlich nicht gleichgiltig sein, ob die Prozentberechnung im Durchschnitt für ein ganzes Bahnnetz, für eine einzelne Linie oder gar nur für Strecken einer Linie angestellt werden. Durchschnittsrechnungen der ersteren Art können, wenn Besitz und Tarif nicht einheitliche sind, leicht zu Absurditäten führen und sind alsdann zu verwerfen.

In Oesterreich wurde durch allerhöchste Entschliessung vom 18. Juni 1838 lediglich Bekanntmachung der Tarife geboten und der Regierung nur das Recht vorbehalten, wenn der Reinertrag 15 pCt. des Anlagekapitales überschreite, auf billige Herabsetzung derselben einzuwirken. Diese „billige Herabsetzung“ wurde auch unter der gleichen Bedingung im österreichischen Eisenbahngesetze von 1854 vorbehalten.

In Preussen hatte man dem Gewinn der Eisenbahnen noch engere Gränzen zu stecken gesucht. § 33 des oben angeführten Gesetzes bestimmte: „Sofern nach Abzug der das Transportunternehmen betreffenden Ausgaben, einschliesslich des in dem Statute des Ministeriums festzusetzenden jährlichen Beitrags zur Ansammlung eines Reservefonds, für die zuletzt verlaufene Periode sich an Zinsen und Gewinn ein Reinertrag von mehr als 10 pCt. des in dem Unternehmen angelegten Kapitals ergibt, müssen die Fuhrpreise in dem Maasse herabgesetzt werden, dass der Reinertrag

diese 10pCt. nicht überschreitet.“ Dabei war in's Auge gefasst, dass, wie schon oben erwähnt, später, wenn die Anlagekapitalien vollständig amortisirt seien, die Frachtsätze so weit ermässigt werden sollten, dass eben nur die Betriebs- und Unterhaltungskosten gedeckt würden.

Gegen die Festsetzung von Maximaltarifen in beiden genannten Formen sind eine Reihe von Einwendungen erhoben worden, welche zum Theil von erheblichem Gewichte sind.

Zunächst wird darauf hingewiesen, dass jene Maximaltarife, sofern sie nicht unbillig, gleichzeitig aber auch von praktischer Bedeutung sein sollten, nur schwierig, ja genau überhaupt gar nicht zu bestimmen seien. Hiermit hat man in der That so Unrecht nicht. Sind doch heute die Bahnverwaltungen noch nicht einmal im Stande, diejenige Tariffhöhe und dasjenige System zu ermitteln, welche am rentabelsten sind.

Sind die Maxima zu hoch bemessen, so haben sie eigentlich keinen Zweck. Aus diesem Grunde würden sie auch in einem fortschreitenden Lande bald bedeutungslos werden, da bei zunehmendem Verkehre der finanziell vortheilhafteste Frachtpreis in kurzer Frist viel tiefer zu stehen kommt.

Wenn sie mehr als eine blosse Form sein sollten, meint v. Dorn (S. 18), so müsste vor ihrer Fixirung eine genaue Untersuchung über die wirklichen Selbstkosten angestellt werden, da aber diese Selbstkosten von Zeit zu Zeit sich änderten, so müssten auch zeitweilige Revisionen stattfinden. Diese aber seien mit grossen Schwierigkeiten verknüpft.

Derartige Revisionen sind übrigens in Wirklichkeit schon vorgenommen worden. Nach Cohn (II, 9) ist in England der Vorbehalt einer Tarifrevision in die Private-Acts der Eisenbahngesellschaften konstant, und zwar seit dem Jahre 1845 in Folge eines Parlamentsbeschlusses als Standing Order, hineingesetzt worden. Dieselbe lautet: „Nichts in dieser Akte soll befreien . . . von irgend einer künftigen Revision der Maxima durch das Parlament.“ Aber es bleibt bei der Bestimmung auf dem Papiere nicht bestehen. Bisweilen werden bei ertheilter Erlaubniss zu Fusionen die Maximaltarife einer erneuten Prüfung unterzogen und dann gewöhnlich ermässigt. „So ist bei der Zulassung der Verschmelzung der „East Lancashire“ mit der „Lancashire and

Yorkshire“ 1859 in die Konzessionsakte die spezielle Klausel gesetzt worden, dass, wenn der vertheilte Gewinn drei Jahre lang im Durchschnitt 8 pCt. überschreiten sollte, das Board of Trade neue Maxima feststellen soll, welche den Gewinn auf 8 pCt. reduzieren.“ (Cohn II, S. 10).

Es liege aber auch, meint man, die Gefahr vor, dass die Maxima auf einen zu niedrigen Betrag festgesetzt würden. Und „wenn sie im Interesse der Wohlfeilheit aufgelegt werden, müssen sie neue Eisenbahnverwaltungen beengen, von neuen Unternehmungen abschrecken, sie verschlimmern das Uebel, da sie statt Konkurrenz zu schaffen, dieselbe vermindern.“ (O. Michaelis.)

Diese Abschreckung des Kapitals dürfte übrigens praktisch in der Regel von keiner grossen Bedeutung sein. Denn in Wirklichkeit werden die Maxima nicht gerade übermässig niedrig bemessen. Wenn sie nur durchschnittlich eine mit Rücksicht auf etwaiges Risiko als angemessen zu bezeichnende Verzinsung in Aussicht stellen, so würde sich auch schon eine genügende Menge Kapital zum Bau von Schienenwegen bereit finden, sofern eben nur jene Rente auch thatsächlich zu erhoffen ist.

Ein einseitiger, die Bahngesellschaften ruinirender Druck durch die Regierung wird bei uns doch kaum ausgeübt werden. Sollten in Wirklichkeit die für die Tarifsätze unüberschreitbaren Grenzen zu niedrig liegen, so dürfte wohl in Staaten, in welchen die Regierungen auf das Beiwort „verständlich“ nur einigen Anspruch erheben können, auch eine Erhöhung zu gewärtigen sein. In England wenigstens hat „die Erfahrung gezeigt, dass in Perioden einer solchen kranken Konkurrenz zufolge unnützer Kapitalhäufung die im Allgemeinen keineswegs knappen, vielmehr theilweise schlafrockähnlich weiten Tarifmaxima haben erhöht werden müssen.“ (Cohn II, S. 56.)

Bisweilen wird, wenn Maximaltarife befürwortet werden, verlangt, dass eine freie Bewegung der Transportpreise nach unten zwar stattfinden dürfe, dass aber Erhöhungen der letzteren ohne Genehmigung der Regierung nicht wieder vorgenommen werden sollen. Hiergegen wird angeführt, dass eine solche Bestimmung manche für das Publikum recht wohlthätige Ermässigungen überhaupt verhindern werde. Die Bahneigenthümer würden zu denselben sich nicht

leicht entschliessen, wenn sie befürchten müssten, dass ihnen die Rückkehr zum alten Zustande erschwert oder gar unmöglich gemacht werde, zumal da ja leicht Irrungen bei Bemessung der Tarifsätze unterlaufen oder Herabsetzungen der letzteren überhaupt nur für kürzere Zeit, nicht aber für die Dauer sich als günstig erweisen könnten. Mir scheint nun die Erschwerung von Tarifierhöhungen und damit auch eine Bestimmung der erwähnten Art unnöthig und auch unzweckmässig zu sein, wenn den Landesregierungen die Befugniss zusteht, die unüberschreitbaren Maxima für einzelne Bahnen nach den obwaltenden Verhältnissen jeweilig festzusetzen. Alsdann ist gar nicht abzusehen, warum den Bahnen nur nach einer Richtung hin, nicht aber auch nach der anderen Freiheit der Bewegung gewährt werden soll. Denn eine als „ungebührlich“ betrachtete Ausbeutung des Publikums ist ihnen ja unmöglich gemacht; und wenn man etwa annimmt, dass Erhöhungen einen ungünstigen Einfluss ausüben, weil sie nachtheilige Verschiebungen in Handel und Industrie hervorrufen, dann darf man Ermässigungen auch nicht ohne Weiteres für vortheilhaft halten.

Anders freilich ist die Sachlage, wenn die Maxima ein für allemal gesetzlich bestimmt sind und in Folge dessen mit der Zeit leicht unpraktisch werden oder wenn sie dem Verlangen der Privatbahnverwaltungen gemäss für alle Bahnen eines grossen Landes gleich hoch sind. Alsdann würde jene Bestimmung im Wesentlichen die Bedeutung haben, dass im Gegensatze zu den papiernen Gränzen auch solche zu ziehen ermöglicht wird, welche thatsächlich ihren Zweck erfüllen, und dass gleichzeitig allzu starken Schwankungen der Tarife, die zu verhindern man sonst kein Mittel in der Hand hat, auch wirklich vorgebeugt werden kann.

Im Prinzip, kann man sagen, sind die Maximaltarife aus den oben angegebenen Gründen nicht zu verwerfen, ob sie aber auch praktisch zweckmässig sind, das wird in jedem konkreten Falle davon abhängen, ob man genügende Erfahrungen im Tarifwesen gesammelt hat und unter welchen Bedingungen und von wem die Maxima festgesetzt werden. Jedenfalls wird man sie füglich entbehren können, wenn sie wirklich nichts weiter sind als ein blindes Geschütz.

Michaelis u. A. sind der Ansicht, den Maximaltarifen

müsse eigentlich eine Zinsgarantie gegenüber stehen. Dieser Forderung liegt der Gedanke zu Grunde, dass bei freier Konkurrenz mit der Zeit und im Durchschnitt eine Ausgleichung der Gewinnsätze hervorgerufen werde. Ist in der einen Zeit der Gewinn sehr hoch, so wird er zur anderen durch Verluste zum Theil wieder kompensirt. Sehr riskante Unternehmungen müssen, wenn sie gelingen, einen hohen Gewinn in Aussicht stellen, wenn die Chancen des Verlustes bei ihnen ausgeglichen und Kapitalien zu denselben ermuntert werden sollen.

Nun trifft aber die erwähnte Annahme, wenigstens bei der Gestaltung, welche heute das Eisenbahnwesen erlangt hat, nicht zu. Vor einigen Dezennien freilich befand man sich, wenn ein Schienenweg gebaut werden sollte, einer durchaus fremden Unternehmung gegenüber. Man konnte gar nicht wissen, wie dieselbe ausfallen werde. Zählungen des seitherigen Verkehrs auf den alten Landstrassen ergaben nichts weniger als ein glänzendes Resultat und über etwaige Steigerungen desselben vermochte man doch nur die vagsten Vermuthungen aufzustellen. Unter diesen Umständen hatten sich solche Regierungen, welche vom Zopfe philiströser Aengstlichkeit und beschränkter Anschauung nicht belästigt wurden, keineswegs veranlasst gesehen, dem Eisenbahnbau Erschwerungen zu bereiten. Sie suchten vielmehr durch direkte und indirekte Unterstützungen Kapitalien anzulocken. Heute handelt es sich im Wesentlichen um bereits vorhandene Bahnen, deren Einnahmen, Kosten und finanzielle Aussichten wenigstens hinreichend bekannt sind. Und bei neu zu errichtenden Schienenwegen lassen sich die Erfahrungen von solchen benutzen, welche ähnlich situirt sind. Von einem sehr grossen Risiko dürfte also in der Regel keine Rede sein. Wenn desshalb eine Verzinsung des Anlagekapitals bis zu 10pCt., oder gar, wie in Oesterreich, bis zu 15pCt. nicht verhindert wird, so dürfte wohl den Ansprüchen des Kapitals hinlänglich genügt sein. Dazu kommt, dass das grosse Risiko im Eisenbahnwesen nicht gerade volkswirtschaftlichen Segen bringt. Je geringer dasselbe ist, je solider die Transportunternehmungen, welche von der „Manie“ schon genug gelitten haben, sich gestalten, einen um so gedeihlicheren Einfluss werden sie auf das Wohl der Gesammtheit ausüben. Darum würden jetzt, wo man mit der wirtschaftlichen Eigenthümlichkeit und Bedeutung des Schienenwegs schon etwas ver-

trauter geworden ist, Schranken, die nach vernünftigem Ermessen einer tollen Spekulation gesetzt werden können, nicht zu verwerfen sein.

Die erwähnte Forderung scheint mir aber auch desswegen nicht angemessen zu sein, weil ja der Maximaltarif den Zweck hat, die monopolistische Ausbeutung zu verhüten. Wird aber die Möglichkeit der letzteren zugegeben und damit auch die Berechtigung der Maxima zugestanden, dann dürfte doch, wo letztere wirklich am Platze sind, eine Zinsgarantie weder nothwendig, noch zweckmässig sein.

Endlich werden die Maximaltarife für unnöthig bezeichnet, weil die Bahnen gar nicht im Stande seien, beliebig hohe Preise zu setzen. So meint O. Michaelis, die Ausbeutung des natürlichen Monopols durch übermässige Preise finde in zwei Momenten eine sehr bestimmte Gränze: 1. in dem eigenen Interesse der Eisenbahn-Unternehmer, 2. in der steigenden Konkurrenz unter den Eisenbahnen.

So spricht auch ein Sachverständiger vor der Eisenbahntarif-Enquête-Kommission des Jahres 1875 die feste Ueberzeugung aus, dass die Konkurrenz zu hohe Tarifsätze schon von selbst verbieten werde. Und um die Richtigkeit dieser Ansicht durch Belege aus dem praktischen Leben zu erhärten, verweist man auf die Tarifkriege von englischen Eisenbahnen. U. A. führt Eras (S. 18) an, dass auf der Route London-Manchester gekostet hat

	ein Billet I. Kl.	II. Kl.
anfangs . .	60,40 Mark.	40,00 Mark und in Folge
der Konkurrenz 1857:	7,00 „	6,00 „

In diesem Falle hatte also die Mitwerbung mehrerer Bahnen einen ganz gewaltigen Erfolg gehabt. Indessen nicht überall handelt es sich um Verbindung zweier Städte von der Grösse und Bedeutung wie London und Manchester. Konkurrenz wird also nicht immer da sein und in seltenen Fällen kann sie mit Bestimmtheit, zumal wenn sie den Zwischenstationen dienlich sein soll, erwartet werden. Ueberdies kamen ja auch in England, nachdem man sich unsinnig befiehlt hatte, freundliche Verständigungen vor, welche die Tarifsätze wieder hinaufzuschrauben gestatteten.

Ferner wird, wie angeführt, gesagt, die Bahnen würden

schon im eigenen Interesse die Tarife nicht zu hoch setzen, denn sie machten sich gewissermaassen selbst Konkurrenz. Würden die Preise zu sehr gesteigert, so nehme der Verkehr ab und die Reineinnahmen der Bahn würden sich von einer bestimmten Gränze ab vermindern. Handele der Transportunternehmer überhaupt nur verständig, so werde er den Frachtsatz so bemessen, dass er die höchste Rentabilität erziele. Alsdann stehe auch sein Interesse mit demjenigen des Publikums in vollem Einklang.

Und auch für diese Ansicht werden aus der Praxis Belege beigebracht. Man deutet darauf hin (E. B. S. 27), dass unter der Herrschaft des Monopols die Tarife der französischen Eisenbahnen wirklich herunter gegangen seien. Denn die mittleren Frachtsätze, welche von den französischen Bahnen in den Jahren 1855 und 1869 pro Zentner und Meile erhoben wurden, betrugen in Pfennigen auf der

	Nord-Bahn	Ost-Bahn	West-Bahn	Orleans-Bahn	Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn	Süd-Bahn
1855	1.982	2.112	2.746	2.366	2.560	2.442
1869	1.772	1.766	2.036	2.064	1.756	2.126

Ueberall also hatten trotz des Monopols Ermässigungen stattgefunden.

Gleiche Erscheinungen konnte man auch in England beobachten. So berichtet u. A. Cohn (II. S. 483) von einer Fusion, welche eine Preisherabsetzung ermöglichte und auch wirklich zur Folge hatte. „Die 22jährige Erfahrung der „North Eastern“ ist gewesen, dass man in fortschreitender Verfolgung des Verschmelzungsprinzips zu einem einheitlichen grossen Bezirke, mit den höchsten Tarifsätzen des Landes (für Personen und Güter) und gleichzeitig den niedrigsten Dividenden anfang und allmählich mit den Tarifsätzen herabging, aber mit den Dividenden emporstieg, so dass die „North Eastern“ gegenwärtig die niedrigsten Tarife hat und unter den höchsten Dividenden rangirt.“

Doch haben einzelne Fälle für uns noch keine beweisende Kraft. Was bei der einen Bahn geschehen, braucht nicht nothwendig auch bei allen anderen einzutreten, möge es nun an gutem

Willen oder an wirthschaftlichem Verständnisse fehlen. Darum auch meinte ein Sachverständiger vor der E.-K. (Jonas), welcher den Bahnen möglichst freien Spielraum gewährt haben will und insbesondere auf die Maximaltarife nicht sehr günstig zu sprechen ist, die letzteren würden gar nicht erforderlich sein, wenn man das Vertrauen haben könnte, dass jede Bahn bei Normirung der Tarife richtig verfare und ihren eigenen dauernden Vorthail im Auge habe. Indessen, heisst es weiter, „die Festsetzung von Maximaltarifen ist im öffentlichen Interesse deshalb nothwendig, um der etwa vorhandenen, wenn auch vielleicht unklugen Neigung entgegen zu treten, die jeweiligen Zeitverhältnisse und Konjunkturen ungebührlich auszunutzen.“

Diese beiden Sätze enthalten einen kleinen Widerspruch, wie leicht zu ersehen, wenn man erwägt, dass die Ausnutzung jeweiliger Zeitverhältnisse und Konjunkturen auch im Eisenbahnwesen mit dem dauernden Vorthail der Transportunternehmer verträglich sein kann. Und wenn Jonas von einer „ungebührlichen Ausnutzung“ spricht, so erkennt er damit an, dass eine Interessenkollision wirklich möglich sei.

Nun hat man wohl auch gesagt: „Die Klage über das Monopol der Eisenbahnen sei ein Beweis für die Wohlthaten, welche sie dem Lande gebracht hätten.“ (Zitirt bei Cohn I, S. 140.) Doch hat hier der Vertheidiger des Monopols sich eine unlogische Verwechslung von Begriffen zu Schulden kommen lassen. Er bezeichnet den wirthschaftlichen Fortschritt als vorthailhaft und meint, auch jede Form der Ausbeutung dieses Fortschrittes sei der Gesammtheit günstig. Wenn ein Monopol einen hohen Gewinn abwirft, so ist dies allerdings ein Zeichen, dass die Leistungen desselben begehrt werden, aber kein Beweis, dass eine Preisermässigung, welche dem Unternehmer immer noch eine ansehnliche Einnahme liesse, der Gesammtheit weniger vorthailhaft wäre. Die Eisenbahnen transportiren wohl rascher und billiger als die Pferde auf der Landstrasse. Darum braucht aber dem Besitzer der Bahn ebenso wenig dauernd eine fette Dividende zuzufliessen, als man eine solche dem Baumwollwaaren-Fabrikanten lediglich deswegen zugesteht, weil die Spinnmaschine weit mehr leistet als die Handarbeit. Ist auch dem Erfinder eine Prämie zu gönnen, so verlangt doch die Gesammtheit, dass die Vorthailen wirthschaftlicher Verbesserungen mit der Zeit Gemeingut werden.

Ganz von dem gleichen Gesichtspunkte aus ist die Tarifierung zu beurtheilen, welche nach stattgehabten Fusionen eingetreten ist. Die Vereinigung verschiedener Linien in einer Hand in Verbindung vielleicht auch mit einer ganz veränderten Gestaltung der Verkehrsverhältnisse, die nicht gerade durch die Verschmelzung verursacht zu sein brauchte, liess eine Herabsetzung des Preises als vortheilhaft erscheinen. Doch ist nicht gesagt, dass mit dem, was die Bahn zu ihren Gunsten und indirekt damit auch zum Vortheil des Publikums gethan hat, den Ansprüchen der Gesamtheit vollständig genügt wird. Die letztere hat sich jeweilig zu fragen, was mit Nutzen für sie geschehen kann, nicht aber, welchen Gewinn ihr irgend eine Aenderung gebracht hat. Würden alle Bahnen eines Landes zu einem einzigen grossen Besitzthum verschmolzen, so könnte allenfalls der Monopolinhaber ebenso wie s. Z. der Fürst von Thurn und Taxis manche Verbesserungen in's Leben rufen und dem Publikum eine Preisermässigung gewähren. Doch könnte ebenso gut, wie die heutige Reichspost weit mehr den Anforderungen der Gesamtheit entspricht wie die frühere Taxis'sche Post, auch hier vielleicht die Reichsbahn viel vollkommnere Dienste leisten, wie die Privatbahn. Um des Guten Willen darf man das Streben nach dem Besseren doch nicht aufgeben.

Weiter wird der Maximaltarif mit dem Hinweise darauf bekämpft, dass er leicht umgangen werden könne, was unter gewissen Voraussetzungen allerdings richtig ist. Eine Handhabe dazu, eine bestehende Bestimmung ziemlich wirkungslos zu machen, bieten z. B. die englischen terminals. Für dieselben ist ein Maximalsatz nicht auferlegt, so dass die Bahnen, was ihnen an der Gebühr für Fracht abgeht, an derjenigen für Expedition etc. wieder einbringen können. Dagegen, auch für diese terminals eine nach oben unüberschreitbare Gränze zu ziehen, wird von den Eisenbahnmännern eingewandt, eine Festsetzung derselben sei wegen der grossen Mannigfaltigkeit der Kosten auf den einzelnen Stationen (besonders des Fuhrlohns) nicht möglich. (Cohn II. S. 467). Ueberdies, wird weiter gesagt, ist man nicht einmal im Klaren darüber, was alles unter den „Terminal expenses“ mit einbegriffen sein soll. (Cohn II. S. 82). Ob diese Ansicht von Interessenten berechtigt ist oder nicht, kann und soll hier nicht weiter untersucht werden. Mir scheint sie ein wenig

zu viel zu sagen, da jene Mannigfaltigkeit kein Hinderniss mehr bieten würde, wenn nicht einseitig vom grünen Tische der Zentralstelle des Landes aus die verschiedenen Sätze diktirt, sondern bei Bemessung derselben der Lokalkunde ein gewichtiges Wort mitzusprechen gestattet würde. —

Insbesondere gegen den in Preussen und Oesterreich — wenigstens auf dem Papiere — üblichen Modus, einen unüberschreitbaren Prozentsatz für die Verzinsung des Anlagekapitals festzustellen, werden drei Argumente zu Felde geführt, welche eine Erwähnung verdienen.

Zunächst wird angegeben, dass durch jene Bestimmung Tarifierabsetzungen verhindert würden, welche den Zweck hätten, durch die mit ihnen eintretende Frequenzmehrung eine Steigerung der Rentabilität über jene Gränze hinaus zu erzielen. Denn würde die Bahn dieselben eintreten lassen, so würde sie sofort gezwungen werden, die Preise noch mehr zu ermässigen, und würde auf diese Weise um den ganzen Vortheil ihrer Maassregel gebracht werden können. Nehmen wir z. B. an, bei einer Bahn, deren Anlagekosten sich auf 2.000.000 bezifferten, sei bei einem

Preise von	die Frequenz	also die Roh- einnahme	die Kosten des Betriebs etc.	mithin die Reineinnahme	die Verzin- sung des Anlage- kapitals
3	100.000	300.000	160.000	140.000	7,00 pCt.
2	200.000	400.000	200.000	200.000	10,00 „
1,5	350.000	525.000	240.000	285.000	14,25 „
1	480.000	480.000	280.000	200.000	10,00 „
0,5	900.000	450.000	300.000	150.000	7,50 „

In diesem Falle würde die Bahn, wenn etwa der seitherige Frachtsatz = 3 war und nun auf 1,5 vermindert wird, genöthigt werden, eine weitere Herabsetzung der Transportgebühr bis auf 1 zu bewirken. Damit wäre der Umfang der Unternehmung bedeutend erweitert worden, ohne dass dieselbe einen grösseren Gewinn abwürfe, als er bei dem Preise 2 und der Frequenz 200.000 erzielt werden kann.

Dann kann unter Umständen die genannte Bestimmung zu einer wirthschaftlich nicht gerade gerechtfertigten Vermehrung des Kapitals und zu einer Steigerung der laufenden Kosten Veranlassung geben. Hierauf hat man freilich erwidert, man könne die Bahn dadurch zwingen, dem Willen des Gesetzgebers zu genügen, dass man jede Kapitalmehrung ohne spezielle Erlaubniss der Regierung untersage. Doch ein solches Verbot würde wohl leicht auszusprechen, in manchen Ländern aber sehr schwer durchzuführen sein. Die Aktiengesetzgebung bietet ja nicht selten Hinterthüren genug, durch welche Gesetzesverletzungen von mitunter formell unangreifbarem Charakter hindurchgeschmuggelt werden können. Es braucht übrigens auch nicht gerade das Anlagekapital erhöht zu werden, es ist nicht nöthig, neue Kunstbauten ausführen zu lassen und dabei hohe „Kapitalbeschaffungskosten“ durchzudrücken; man kann ja auch die laufenden Aufwendungen erhöhen, womit man ohnedies seine Absichten weit wirksamer zu fördern vermag. In dem oben angeführten Beispiele würde bei einer Erhöhung dieser Kosten um 85.000 die Frequenz 350.000 bei einem Preise von 1,5 eine Verzinsung des Anlagekapitals von 10 pCt. ergeben, und es wäre dann nicht nöthig, letzteres von 2.000.000 auf 2.850.000 zu steigern. Verwaltungsräthliche Sinekuren können allenfalls schon recht ansehnliche Beträge verschlingen, Dotationen für hervorragende Verdienste, Besoldungserhöhungen werden, wenn sie doch die Dividende nicht schmälern, gern verwilligt werden, und zwar um so leichter, als die zu bedenkenden Interessenten in den kompetenten Sitzungen und Versammlungen schon ihren Einfluss mit Erfolg werden geltend zu machen wissen.

Endlich wird angeführt, dass durch eine richtige Vertheilung des Anlagekapitales auf Aktien und Prioritäten für die Aktionäre eine höhere Dividende als 10 pCt. sich erzielen lasse, wie so viele preussische Privatbahnen zeigten, ohne dass eine Tarifreduktion nach den gesetzlichen Bestimmungen nöthig werde (A. Wagner S. 581).

Dies beruht eben einfach darauf, dass die Prioritäten einen festen Prozentsatz erhalten, welcher kleiner ist als 10. Nehmen wir an, er sei = 5, und bezeichnen wir das Anlagekapital mit K , das Aktienkapital mit A , die Summe der Prioritäten mit P und

das Prozent, zu welchem sich die Aktien in maximo verzinsen können, mit x , so ist

$$K = A + P,$$

$$K \cdot 0,10 = P \cdot 0,05 + A \cdot \frac{x}{100}.$$

Hieraus folgt:

$$K \cdot 0,10 = (K - A) \cdot 0,05 + A \cdot \frac{x}{100}$$

$$\text{und es ist } x = 5 \left(\frac{K}{A} + 1 \right)$$

Beziffert sich das Aktienkapital auf die Hälfte des Anlagekapitals, so kann dessen Verzinsung steigen bis auf 15 pCt. Sind doppelt so viele Prioritäten wie Aktien emittirt, so können letztere bis zu 20 pCt. rentiren; repräsentiren die Prioritäten eine viermal so grosse Summe als die Aktien, so können letztere bis zu 30 pCt. abwerfen. Im Interesse der Bahneigenthümer wird es also, wenn jene gesetzliche Anordnung in dem erwähnten Sinne mit Erfolg gehandhabt wird, liegen, möglichst viele Prioritäten mit fester Verzinsung zu begeben. In je höherem Maasse dies gelingt, um so besser können die Aussichten des Gründungskonsortiums auf Gewinn sein.

Nun ist freilich eine solche Vertheilung nach dem Wortlaute der bezüglichen Paragraphen des preussischen Gesetzes keine Umgehung des letzteren, wie gelegentlich auch von Seiten des kompetenten Ministeriums ausdrücklich erklärt worden ist. Die Anhaltische Bahn zahlte 18 pCt. Dividende. Darauf hin wird bei dem preussischen Handelsministerium eine Beschwerde eingereicht mit der Berufung auf die Bestimmung des Gesetzes von 1838, welche eine Tarifiermässigung anordne, wenn die Dividende den Satz von 10 pCt. übersteige.

In der vom 4. Februar 1873 datirten Antwort des Handelsministers heisst es nun:

„Den Ausführungen des Vorstandes, betreffend die §§ 29—33 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 vermag ich nicht beizupflichten. In § 29 Pos. 4 wird den Bahnunternehmern ein Reinertrag von 10 pCt. von dem „Anlage-Kapital“ und in den §§ 32 u. 33 von dem „in dem Unternehmen angelegten Kapital“ zugebilligt. Diese Bestimmung muss meines Erachtens dahin interpretirt werden und ist bisher von der königlichen Staats-

regierung dahin interpretirt worden, dass zu dem in Frage kommenden Kapitale nicht nur die durch Begebung der Stammaktien, sondern auch die durch die Verausgabung von Prioritäts-Obligationen erhobenen und auf das Unternehmen verwendeten Geldsummen zu zählen sind.“

Diese Erklärung des Ministers war wohl vollständig korrekt. Wenn hier etwa, wie Cohn meint, ein Irrthum vorlag, so war er eben s. Z. von den legislativen Organen begangen worden, indem sie eine verkehrte Bestimmung trafen oder indem sie einen redaktionellen Fehler sich zu Schulden kommen liessen. Wahrscheinlich hat man auch in der ersten Zeit des Eisenbahnbaues daran gedacht, dass den Aktionären, welche zunächst für die Verzinsung der Prioritäten aufzukommen hätten, allenfalls auch schon mehr als 10 pCt. zuzubilligen sei. Und wenn es ihnen gelang, Kapital zu einem mässigen Zinsfuss auf dem Wege des Kredites zu beschaffen, so war dies eben ihr spezieller Vortheil.

In England soll nach Cohn (II S. 556 u. a. a. O.), wenn ähnliche gesetzliche Forderungen gestellt werden, immer die Dividende des Aktienkapitales gemeint sein, welche nicht 10 pCt. übersteigen dürfe. Demnach würde dort, wenn es gelang, ein verhältnissmässig grosses Kapital unter vortheilhaften Bedingungen aufzunehmen, das gesammte Anlagekapital einen hohen Zinsfuss nicht abwerfen können. Derselbe würde, wenn wir die obigen Bezeichnungen beibehalten und annehmen, dass die Prioritäteninhaber 5 pCt. zu beanspruchen haben, höchstens sein $= 0,05 \left(\frac{A}{K} + 1 \right)$, also jeweilig in dem günstigsten Falle je nach dem Verhältniss vom Aktien- zum Prioritätenkapital zwischen 5 und 10 schwanken.

VI.

Mittel, um die Wirksamkeit des Monopols zu schwächen bezw. den Maximaltarif entbehrlich zu machen.

Nicht selten werden zwei verschiedene Mittel in Vorschlag gebracht, durch deren Anwendung nicht allein eine Besserung im Eisenbahnwesen überhaupt erzielt, sondern auch die Maximaltarife unnöthig werden sollen.

Das eine besteht in der

A. Uebernahme aller Bahnen durch den Staat

bezw. in Deutschland durch die Reichsregierung. Da die Verwaltung der Staatsbahnen immer nach gemeinwirthschaftlichen Grundsätzen zu erfolgen hat, so würde die Furcht monopolistischer Ausbeutung unbegründet sein. Eine solche würde insbesondere in unseren modernen konstitutionellen Staaten, in welchen die alte Verquickung zwischen Staats- und Privatrecht, jene echte Mutter fiskalischen Geistes, auf einige wenige Ueberreste zusammengeschrumpft ist, nicht am Platze sein. Darüber, ob die erwähnte Forderung des Staatsbahnbetriebes Aussichten hat, durchgeführt zu werden, und ob sie überhaupt eine sozialpolitisch gerechtfertigte ist, will ich mich hier nicht weiter verbreiten. Ich begnüge mich damit, zu konstatiren, dass dieselbe auch als ein Mittel, Maximaltarife entbehrlich werden zu lassen, bezeichnet worden ist.

Dagegen erlaube ich mir, auf eine andere Frage etwas näher einzugehen, weil dieselbe mit dem ganzen Tarifwesen auf das Engste zusammenhängt und desswegen auch in verschiedenen Versammlungen, in welchen das letztere behandelt wurde, nach mehreren Richtungen hin beleuchtet worden ist, nämlich auf die der

B. Erweiterung des Spielraums für die freie Konkurrenz.

Ist das Monopol schädlich, hat man schon oft kalkulirt, so wird der einfachste Weg, seine Nachtheile zu beseitigen, eben die Aufhebung des Monopoles selber sein. Man schaffe einfach Konkurrenz oder solche Bedingungen im Transportwesen, unter welchen dieselbe entstehen wird.

Nun ist es gerade nicht nöthig, dass, um einen Druck auf die Höhe der Frachtsätze auszuüben, in Wirklichkeit immer eine neue Kommunikationsanstalt an die Seite der schon bestehenden gesetzt wird. Die Konkurrenz kann auch, wie gesagt wird, eine potentielle oder mögliche sein. Die Gefahr, dass eine neue Linie genehmigt werde oder allenfalls die Regierung selbst eine solche erbaue, kann schon bisweilen von der Bildung allzu hoher Monopolpreise abhalten.

Doch wird die Drohung nur dann von Wirkung sein, wenn befürchtet werden muss, dass sie nöthigenfalls zur Ausführung gelangt und so die Konkurrenz zu einer thatsächlichen wird.

Die letztere kann nun sowohl ein Wettkampf in den Leistungen als auch ein solcher im Preise sein, was für uns dem Wesen nach von gleicher Bedeutung ist.

Von den verschiedenen Transportwegen dürfte wohl keiner nach jeder Richtung hin mit der Eisenbahn zu konkurriren im Stande sein, mögen auch für die letztere die einschlägigen Verhältnisse sich als ausserordentlich ungünstig erweisen. Der Verkehr auf der Landstrasse ist so langsam, theuer und dem Massentransporte dadurch so wenig zugänglich, dass er auf weitere Strecken von dem der Eisenbahn und zwar für alle Güterarten bedeutend überflügelt wird. Nur in dem Falle würde die Landstrasse der Eisenbahn vorgezogen werden, wenn die Kosten der Umladungen im Verhältniss zu denen des Transportes auf dem Schienenwege sehr hoch sind, mit anderen Worten, wenn es sich um kurze Fahrten handelt.

Wasserwege für den Binnenverkehr können nur für bestimmte durch Terraininformation etc. bedingte Fälle in Betracht kommen. Denn nicht überall, wo Eisenbahnen errichtet werden können, ist auch die Anlegung von Kanälen möglich. Ein erheblicher Theil von Deutschland z. B. würde auf die Wohlthaten

des Wassertransportes verzichten müssen. Wo aber der letztere thatsächlich ausführbar ist, da übt er der Eisenbahn gegenüber eine in der erwähnten Beziehung sehr beschränkte Wirksamkeit aus. Denn der Wasserweg hält nicht gerade die kürzeste Richtung ein, die Bewegung auf demselben ist eine verhältnissmässig sehr langsame, ausserdem aber ist er nicht zu allen Zeiten gleich brauchbar, bisweilen sogar geradezu unnutzbar. Der einzige, hier bedeutungsvolle Vorzug, welchen er der Kommunikation auf dem Lande gegenüber voraus hat, ist die Billigkeit. Aus diesen Gründen werden nur einzelne Güterarten, insbesondere Massengüter, welche hohe Frachtpreise nicht vertragen können, eine sehr rasche und in jedem Monat des Jahres gleich regelmässige Beförderung nicht verlangen und dem Verderben nicht ausgesetzt sind, für den Transport auf dem Wasser sich eignen. Aber auch für diese kann die Eisenbahn, sobald die Konkurrenz eine ganz unbeschränkte ist, dem Flusse und dem Kanale unter Umständen leicht den Rang ablaufen. Denn da sie nicht zu befürchten braucht, dass ihr die Beförderung von Personen und einer grösseren Zahl, bisweilen für sie recht einträglicher, Güter in Folge der Mitwerbung des Wasserweges entgehen wird, so kann sie allenfalls die Frachtsätze für diejenigen Stücke, welche auch für den letzteren sich eignen, so weit ermässigen, dass bei denselben der Kanalbesitzer sich nicht mehr zu halten vermag. Nachdem in Folge solcher Tarifmanöver der Kanal lahm gelegt worden ist, wird er von der Eisenbahngesellschaft erworben, für deren Zwecke benutzt oder auch unbrauchbar gemacht. Alsdann werden die Transportpreise wieder erhöht. Derartige Praktiken liegen übrigens nicht nur im Bereiche der Möglichkeit, sie sind in Nordamerika und England auch schon zur That geworden.

Hiernach kann in den meisten Fällen, wenn die Konkurrenz eine für die angemessene Preisbildung vollständig ausreichende sein soll, doch nur von derjenigen der Eisenbahntransportunternehmungen unter einander die Rede sein.

Dieselbe kann in zwei verschiedenen Formen erscheinen, einmal als Linien-Konkurrenz, dann als Konkurrenz auf der Linie.

Die erstere wird, wie wir gesehen haben, vielfach als ungenügend bezeichnet und zwar nicht allein von Männern, welche der sog. Volkswirthschaftspflege ein möglichst weites Feld offen

gelassen haben wollen, sondern auch von solchen, welche den Eingriffen des Staates in den Verkehr nicht günstig gestimmt sind und für letzteren eine freie Entwicklung anstreben. Und gerade Diejenigen, welche es warm und lebhaft befürworten, dass die Tarifffrage vorzüglich durch das freie Spiel von Angebot und Nachfrage geregelt werde, haben es nicht dabei bewenden lassen, zu zeigen, dass die Linienkonkurrenz niemals im Stande sein werde, monopolistische Stellungen hinreichend zu beseitigen, sondern sie haben auch besonders darauf hingedeutet, dass sehr leicht dann, wenn jene Konkurrenz wirklich Erfolg habe, der letztere mit allzu grossen Opfern erkaufte werde.

Da also die Konkurrenz den Erwartungen, die man trotz Umfang, Eigenthümlichkeit und Kostspieligkeit des Eisenbahnbetriebes hegte, nicht vollständig entsprechen wollte, so kam man auf den originellen Gedanken, die Konkurrenz der Linien zu ersetzen durch eine „Konkurrenz auf der Linie“, um so den besten Weg am zweckmässigsten ausnutzen zu können und dagegen geschützt zu sein, dass unnöthige Linien mit zu grossen Opfern gebaut werden.

Diese letztere könnte in verschiedenen, mehr oder weniger weit reichenden und wirkungsvollen Formen auftreten. Gegenwärtig haben auf den meisten Schienenwegen die Linieneigenthümer den ganzen Betrieb in ihrer Hand und zwar besorgen sie nicht allein die eigentliche Beförderung, sondern auch die sogenannte Spedition, mitunter erstreckt sich ihre Thätigkeit sogar auf An- und Abfuhr der zu versendenden Güter; ja verschiedene englische Bahnen unterhalten selbst grosse Gasthöfe für ihre Reisenden und grosse Speicherräume zur einstweiligen Magazinirung solcher Güter, welche von den Adressaten nicht gleich beherbergt werden können. Treten hierzu noch Werkstätten für Bau und Reparatur von Wagen und Lokomotiven, Hochöfen zum Schmelzen von Eisenerzen, Walz- und Puddelwerke etc. zur Lieferung der Schienen und des Kleineisenzeugs, Forste für Erzeugung von Schwellenholz, Speiseanstalten für Arbeiter u. s. w., so würde die Bahn zu einer wirthschaftlichen Anstalt, die nicht allein einer weitgehenden Selbständigkeit sich erfreuen, sondern auch eine imposante Machtstellung einnehmen würde.

Sehen wir nun von diesen, nicht gerade direkt zum Eisenbahnwesen gehörigen Zuthaten ab, so bleibt immer noch ein recht

ansehnlicher Geschäftsumfang übrig, von welchem im Interesse der freien Konkurrenz eine grössere oder kleinere Zahl verschiedenartiger Verrichtungen abgezweigt und selbständigen Unternehmern übertragen werden könnte.

Für die hier in Betracht kommende Frage sind folgende Hauptfälle denkbar:

1. Die Eigenthümer des Schienenwegs übernehmen die Beförderung, vermieten aber dabei, unter der Voraussetzung, dass bestimmte Bedingungen erfüllt werden, Wagen an Jeden, welcher mit Hilfe derselben eigene Produkte zu fahren oder auch ein Frachtgeschäft für fremde Güter zu eröffnen beabsichtigt. Neben den eigenen Wagen könnten nun auch noch fremde eingestellt werden, sei es in Folge freier Vereinbarung, oder sei es auf Grund eines vom Staate ausgeübten Zwanges, indem jeder Wagen, dessen Beförderung gewünscht wird, auch angenommen werden muss.

2. Die Bahneigenthümer stellen Zugkraft und Wagen, letztere werden sämmtlich vermietet und neben denselben auch fremde eingestellt.

3. Sie liefern nur die Zugkraft für Spediteure und Verfrachter.

4. Sie stellen nur das Schienengeleise, auf welchem Jedermann unter der Voraussetzung, dass er den im Interesse der allgemeinen Ordnung und Sicherheit festzusetzenden Bestimmungen sich fügt, Züge laufen lassen kann, ebenso wie Jeder die Landstrasse benutzt.

Nach den im „Manual of the Railroads of the United States by Henry V. Poor, New-York“ enthaltenen Angaben über die in den Vereinigten Staaten vorhandenen Eisenbahnen ist auf einigen Linien der Bahnkörper Eigenthum einer Unternehmergesellschaft, welche denselben für den Betrieb verpachtet. Auf anderen Linien behält die Gesellschaft, welcher der Bahnkörper gehört, zwar den Betrieb, aber sie besitzt kein Rollmaterial, sondern erhebt ein Meilengeld für die fremden Wagen. Ferner kommt der Fall vor, dass eine Eisenbahngesellschaft sich das Rollmaterial von besonderen Rollmaterialgesellschaften miethet, endlich wird auch ein und dieselbe Eisenbahnlinie von verschiedenen Gesellschaften gemeinschaftlich benutzt, welche oft auch Rollmaterial gemeinschaftlich besitzen. (Vergl. Schramm, S. 30.)

Die vierte der erwähnten nordamerikanischen Formen des Wettbewerbs nähert sich einigermaassen dem Ideale, welches Den-

jenigen vorschwebt, die der freien Luft der Konkurrenz auch im Eisenbahnwesen ungehinderten Zutritt verschaffen möchten. Von grossem Belang freilich ist diese amerikanische Konkurrenz gerade nicht, sofern dieselbe überhaupt nur als eine solche bezeichnet werden kann.

In Europa ist man von der Verwirklichung jenes Ideales sowohl in der Form als auch im Wesen noch etwas weit entfernt. Hier sind es vorzugsweise die Einstellung fremder, die Vermiethung eigener Wagen und die „running powers“, welche als praktisch angewandte Mittel in Betracht kommen könnten.

Von der

1. Vermiethung eigener Wagen

wird später bei Besprechung des sog. natürlichen Tarifsystems die Rede sein.

Bei der

2. Einstellung fremder Wagen

wird es für unsere Frage von grosser Bedeutung sein, ob Jedermann zu einer solchen berechtigt ist oder ob sie nur auf Grund eines freien Vertrages erfolgen kann, da im letzteren Falle der Wirkung der Konkurrenz wohl ziemlich enge Grenzen gezogen werden.

Im Wesentlichen würde die Einstellung fremder Wagen für den Eigenthümer der Bahn dann von Vorthail sein können, wenn die Benutzbarkeit derselben ohnedies eine beschränkte ist, sei es, dass die zu besonderen Zwecken dienenden Wagen eine eigene Konstruktion erheischen, welche die Verladung von anderen Gütern nicht gestatten, oder dass die letztere wegen der stattgefundenen Beschmutzung der Wagen ausgeschlossen ist, oder sei es, dass die Versendungen, für welche die Wagen verwendet werden, sehr unregelmässige sind, dass auf Rückfrachten nicht zu rechnen ist und so die Bahngesellschaft, wenn sie nur eigenes Rollmaterial auf ihrer Linie laufen lassen wollte, zur Beschaffung eines grossen, einen Theil des Jahres über leerstehenden Wagenparks genöthigt würde. Die Höhe dieses Vortheils wird freilich davon abhängen, ob der Frachtpreis für alle Güter ein gleicher ist, oder ob für diejenigen, welche die Entstehung von todter Zeit und von todttem Raum veranlassen, ein höherer Satz erhoben wird. Ist letzteres der Fall, so würde die

Gestellung fremder Wagen für die Bahn finanziell ohne Belang sein.

Grosse Schattenseiten könnte dieselbe dagegen für Oekonomie und Sicherheit des Betriebes haben, wenn der Linieneigenthümer gezwungen ist, alle fremde Wagen, welche ihm zur Beförderung übergeben werden, auch anzunehmen, und die Zahl derselben in Folge dessen einen grossen Umfang erreicht. Nach den Zeugnissen von Reitzenstein, Cohn u. A. sollen diese Schattenseiten in England so sehr empfunden werden, dass nicht allein die Bahngesellschaften für die fremden Wagen nicht mehr günstig gestimmt, sondern auch die Besitzer derselben grossentheils zu einem Verkaufe geneigt seien.

Insbesondere werden folgende Einwendungen gegen die Einstellung von Privatwagen erhoben, welche als mehr oder weniger gewichtig erscheinen dürften.

1) Die Sicherheit des Transportes wird gefährdet, sobald die Wagen von ungleicher Beschaffenheit und ungenügender Solidität sind. In dieser Beziehung werden aber die Wagen leicht dann grosse Mannigfaltigkeiten aufweisen, wenn sie sich in verschiedenen Händen befinden. Gehen sie auch aus einer und derselben Werkstätte hervor, entsprechen sie auch bei der Neueinstellung allen Bedingungen, welchen im Interesse der Sicherheit genügt werden muss, so werden doch Unterschiede mit der Zeit entstehen. Allzu pfleglich werden die fremden Wagen gerade nicht behandelt werden, da hierfür das erforderliche Interesse fehlt. Aber auch der Eigenthümer der Wagen selbst wird über den Zustand derselben nicht eine so zureichende Kontrolle ausüben können, wie der Linieneigenthümer. Es stehen dem etwa Gründe der Sparsamkeit im Wege, man scheut sich, Reparaturen vorzunehmen, zumal wenn wegen derselben eine besondere Fahrt ausgeführt werden müsste, oder endlich, es fehlt an der nöthigen Sachkenntniss u. s. w.

2) Ferner soll der Rangirdienst leiden, weil häufig Wagen, mögen sie nun beladen sein oder nicht, am Wohnorte ihrer Besitzer abgegeben werden müssten und dadurch zu manchem unnöthigen Hin- und Herschieben Veranlassung gegeben werde. Dieses Argument kann sich indessen nur auf die Fälle beschränken, in welchen ein Hin- und Herschieben und Auseinandernehmen des Zugs sonst hätten unterbleiben können. Meistens würde das Ran-

giren, wenn überhaupt nöthig, im einen wie im anderen Falle stattfinden müssen, da Aufgabe- und Adressort der Güter nicht von der Frage abhängig sind, wem die Wagen gehören.

3) Das den Privaten eingeräumte Recht, eigene Transportwerkzeuge auf dem Schienenwege laufen zu lassen, kann mit der Pflicht der Bahn, ihren Wagenpark immer dem Bedürfnisse des Verkehrs anzupassen und jede Beförderung auszuführen, welche verlangt wird, sich als unvereinbar erweisen. Jener Pflicht wird unter sonst gleichen Umständen um so leichter und mit um so geringeren Kosten genügt werden können, je zahlreicher die Wagen sind, welche sich in einer und derselben Hand befinden. Denn damit nimmt die Möglichkeit zu, die Wagen jeweilig dahin zu dirigiren, wo man deren gerade bedarf, und auf diese Weise Mangel und Ueberfluss auszugleichen. Ist der Besitz des Rollmaterials ein sehr zersplitterter und kann in Folge dessen die Verwaltung des letzteren keine einheitliche sein, so wird es öfter vorkommen, dass dem einen Verfrachter zeitweilig überflüssige Wagen zur Verfügung stehen, während ein anderer aus Mangel an solchen nicht im Stande ist, seine zu versendenden Produkte alle zu verladen. Hiermit stimmt auch eine von Cohn (II. S. 117) zitierte Aussage des Direktors der „North Staffordshire“ überein, welcher erzählt, auf seiner Bahn habe zu der Zeit, da er die Leitung antrat, jeder Grubenbesitzer, etwa sechszig zusammen, seine eigenen Wagen gehabt, und das habe eine so schwere Störung des Verkehrs verursacht, dass auf seinen Rath alle jene fremden Wagen durch die Bahngesellschaft angekauft wurden. Dies habe sich durchaus und zu allseitiger Zufriedenheit bewährt: erstens die bequemere Rücksendung, zweitens die Gelegenheit zur Rückfracht, drittens eine Ersparniss an Wagen, welche, mit jenen anderen Gründen verbunden, mindestens 25 pCt. ausmache.

Eine vollere Ausnutzung der Wagen, von welcher so oft die Rede ist, würde hiernach durch Einstellung solcher, welche Privaten gehören, nicht gerade erzielt.

4) Ferner werden Reibungen wegen Verzögerungen und Beschädigungen, bei denen die Verschuldung in der Regel sehr schwierig oder gar nicht nachzuweisen ist, nicht zu vermeiden sein. Die fremden Wagen werden eben oft sowohl beim Transport, als auch bei der Abnahme der Güter hinter denen

der Bahnverwaltung zurückstehen müssen, und man wird kaum ein Mittel ausfindig machen können, um eine durchaus gleiche Behandlung zu erzwingen. Wird von Seiten des Staates kein Druck ausgeübt, so wird die Verwaltung überhaupt sich hüten, vertragsmässig solche Lieferungszeiten, Strafmiethe u. s. w. festzusetzen, welche ihr selbst allenfalls zum Schaden gereichen können. Es wird in dieser Beziehung immer schon ein Spielraum belassen werden, innerhalb dessen Bevorzugungen sehr leicht möglich sind. Aber wenn auch der Staat die letzteren strengstens verpönen wollte, seine guten Absichten lassen sich schon in der Praxis umgehen, da eben eine sachliche Kontrolle nicht immer und überall möglich ist. So braucht z. B. auf die Adressaten nur ein ungleich starker Druck ausgeübt zu werden, die Entladung angekommener Wagen vorzunehmen, und der Private kann dabei erheblich verkürzt werden. Dabei ist es unter Umständen sogar möglich, die eigene Schuld auf Andere abzuwälzen. So wurde in England auf „Beschwerden über Hintansetzung der fremden Wagen etc. von den Bahnverwaltungen erwiedert, die Schuld der Verzögerung liege nicht an ihnen, sondern an dem Empfänger, welcher die Entladung verzögere. Ueberdies liege es ja im eigenen Interesse der Bahngesellschaft, die Bahn freizubekommen“ (Cohn, II, S. 114).

3. Benutzung der Bahn durch benachbarte Verwaltungen.

„Das einfachste Mittel, um Benachtheiligungen des Publikums vorzubeugen“, meint gelegentlich Al. Meyer, „besteht darin, eine benachbarte Bahnverwaltung, von der eine grössere Rücksichtnahme auf das Interesse des Publikums zu erwarten ist, gegen eine angemessene Entschädigung zum Mitbewerb zuzulassen.“

So sehr einfach scheint mir dieses Mittel gerade nicht zu sein, auch dürfte es sich häufig als unzureichend erweisen.

Eine solche gleichzeitige Benutzung eines und desselben Schienenweges durch zwei verschiedene Gesellschaften kommt sowohl in England (running powers) als auch in Deutschland vor. Und gerade auf diese Fälle wird hingedeutet, wenn man die Möglichkeit einer Verallgemeinerung der Konkurrenz in der angegebenen Weise behauptet. Doch dürfte hier sehr zu unterscheiden sein, ob das gemeinschaftliche Befahren

einer Linie auf freiem Vertrage beruht oder ob es überall nur in Folge eines ausgeübten Zwanges möglich wird.

Im ersteren Falle braucht die Durchführbarkeit nicht bezweifelt zu werden; doch würde hier füglich ebenso wie bei der Einstellung fremder Wagen (S. 64) die Konkurrenz mit ihren guten Wirkungen mehr in der Idee als in Wirklichkeit existiren. Denn der Linienegenthümer würde ja äusserst thöricht handeln, wenn er durch Zulassung eines Rivalen sich selbst zu besseren Leistungen und Preiserniedrigungen zwingen und seine Einnahme verkürzen wollte.

Anders dagegen wird die Sachlage im zweiten Falle sein. Hier werden Verwickelungen und Chikane grosse Schwierigkeiten bereiten und es wird wohl überhaupt kaum möglich sein, den Linienegenthümer gegen seinen Willen dahin zu bringen, für Beförderung und Sicherheit der Züge des Konkurrenten ebenso bedacht zu sein, wie bei den eigenen. Unscheinbare Verzögerungen und sonstige Widerwärtigkeiten, die nur dann zu vermeiden sind, wenn alle betheiligten Beamten vom strengsten Pflichtgefühl und hohem Eifer erfüllt sind, werden schon hie und da vorkommen können, ohne dass auch nur eine culpa levis entdeckt werden könnte. Darum erklärte auch Robert Stephenson s. Z. mit Recht: „ich habe solche erzwingbare running powers stets, vom ersten Tage meiner Eisenbahnerfahrungen, aus Gründen der Sicherheit und der zweckmässigen Verwaltung aufs stärkste verurtheilt.“ (Cohn, II, S. 69.)

Und auch wenn diese Uebelstände gar nicht vorhanden oder gänzlich zu vermeiden wären, so würden doch die running powers für die Frage der freien Konkurrenz keine grosse Bedeutung haben. Denn einmal sind sie nur in sehr beschränktem Maasse in Anwendung zu bringen. Spricht doch Al. Meyer selbst nur von solchen Verwaltungen, von denen eine grössere Rücksichtnahme auf das Interesse des Publikums zu erwarten sei. Diese Voraussetzung trifft aber nicht überall zu. Und dann werden schon freundliche Verständigungen nicht ausbleiben, wenn man in einem viel stärkeren Maasse auf dieselben hingedrängt wird, als es bei konkurrirenden Linien der Fall ist.

Es ist übrigens nicht abzusehen, warum nur einer benachbarten Bahnverwaltung das Recht eingeräumt werden sollte, Züge auf derjenigen Linie laufen zu lassen, deren Eigenthümer öffent-

lichen Anforderungen nicht entspricht. Würde dieses Mittel, durch die Konkurrenz solche Preise und Zustände herbeizuführen, wie sie der Gesamtheit am dienlichsten sind, wirklich durchführbar sein, so müsste man eigentlich konsequent weiter gehen und die gleiche Berechtigung Jedem zugestehen, welcher um sie nachsucht, d. h. es wäre zu erstreben eine

4. vollständig freie Konkurrenz der Transportunternehmer auf ein und derselben Linie.

Und dieses Ziel, das Verladungs- und Frachtführergeschäft der freiesten Konkurrenz zu überlassen, ist es gerade, welches noch in der neueren Zeit von mehreren Seiten in der Voraussetzung erstrebt wird, es würden dadurch alle von Staatswegen vorzunehmenden Tarifregulirungen entbehrlich werden, weil die Konkurrenz eine bessere Wirkung haben werde, als einseitige Bestimmungen der Regierung.

Der Gedanke, dasselbe erreichen zu können, spielte in früheren Eisenbahngesetzen eine grosse Rolle und übte dadurch auf verschiedene Bestimmungen und Anstalten einen Einfluss aus, der nicht gerade immer eine gute Entwicklung des Eisenbahnwesens förderte.

So ist in englische Konzessionsurkunden ein Vorbehalt aufgenommen, welcher die Zulassung der Konkurrenz auf der Linie ermöglichen soll; und das preussische Eisenbahngesetz enthält in dieser Beziehung ziemlich ausführliche Bestimmungen, die hier, weil sie für unsere Frage sehr charakteristisch sind, vollständig wiedergegeben werden. In diesem Gesetze heisst es:

„§ 27. Nach Ablauf der ersten drei Jahre können zum Transportbetriebe auf der Bahn, ausser der Gesellschaft selbst, auch Andere, gegen Entrichtung des Bahngeldes oder der zu regulirenden Vergütung, die Befugniss erlangen, wenn das Handelsministerium nach Prüfung aller Verhältnisse es für angemessen findet, denselben eine Konzession zu ertheilen.

§ 28. Auf solche Konkurrenten sind, in Ansehung der Bahnpolizei, der guten Erhaltung ihrer Anstalten, sowie der Verpflichtung zum Schadenersatz dieselben Bestimmungen anzuwenden, welche in den §§ 23. 24. 25 für die ursprüngliche Gesellschaft gegeben sind.

§ 29. Die Höhe des Bahngeldes, zu dessen Forderung die

Gesellschaft, in Ermangelung gütlicher Einigung mit den Transportunternehmern, berechtigt ist, wird in der Art festgesetzt, dass durch dessen Entrichtung, unter Zugrundelegung der wirklichen Erträge aus den letztverflossenen Jahren,

1) die Kosten der Unterhaltung und Verwaltung der Bahn nebst Zubehör (mit Ausschluss der das Transportunternehmen angehenden Betriebs- und Verwaltungskosten) bestritten,

2) der statutenmässige Beitrag zur Ansammlung eines Reservefonds für aussergewöhnliche, die Bahn und Zubehör betreffende Ausgaben aufgebracht,

3) die von der Gesellschaft zu übernehmenden Lasten (einschliesslich der im § 38 gedachten — welche in einer, schon früher erwähnten Abgabe an den Staat bestand) gedeckt werden können; woneben ausserdem

4) der Gesellschaft an Zinsen und Gewinn ein, der bisherigen Nutzung entsprechender Reinertrag des auf die Bahn und Zubehör verwendeten Anlagekapitals zu gewähren bleibt, mit der weiteren Maassgabe jedoch, dass dieser Reinertrag, auch wenn die Erträge der verflossenen Jahre eine höhere Nutzung des Anlagekapitals gewährt hätten, nicht höher als zu 10 pCt. des letzteren, dagegen umgekehrt, auch wenn die Erträge der Vorjahre sich nicht so hoch belaufen hätten, nicht geringer als zu 6 pCt. des Anlagekapitals in Ansatz kommen soll. Zum Anlagekapital sind auch alle spätere wesentliche, von der Regierung als solche anerkannte Meliorationen zu rechnen, in soweit dieselben durch Erweiterung des Grundkapitals bewirkt worden sind.

§ 30. Die Berechnung des Bahngeldes geschieht in folgender Weise:

1) Aus den von der Gesellschaft im letzten Vierteljahr der ersten Betriebsperiode vorzulegenden Rechnungen der verflossenen $2\frac{3}{4}$ Jahre ist zunächst der bis dahin durchschnittlich gewonnene Reinertrag eines Jahres zu ermitteln. Dieser Reinertrag wird nach Verhältniss der auf die Bahn und deren Zubehör und auf das Fuhr- und Transport-Unternehmen nebst dem dazu gehörigen Inventar verwendeten Anlagekapitalien vertheilt und der hiervon auf die Bahn und deren Zubehör fallende Antheil, mit Berücksichtigung der im § 29 No. 4 gegebenen Vorschriften, für den Reinertrag der Bahn angenommen. Der sonach festgesetzte Reinertrag der Bahn und der jährliche Durchschnittsbetrag der in dem

§ 29 No. 1—3 bezeichneten Ausgabepositionen zusammengekommen, bilden die Theilungssumme, welche der Festsetzung des Bahngeldes zum Grunde zu legen ist.

2) Die Frequenz der Bahn ist nach der Einnahme an Personen- und Frachtgeld zu berechnen und hierbei entweder die Zentnerzahl der Güterfracht nach Verhältniss des Personengeldes zum Frachtgelde auf Personen-Einheiten, oder auch die Personen- zahl nach demselben Verhältniss auf Zentner-Einheiten zu reduzieren.

3) Die zu 1 ermittelte Summe, durch die Zahl des auf Personen- und Zentner-Einheiten reduzierten Fuhr- und Transport- betriebes zu 2. getheilt, ergibt die Höhe des zu entrichtenden Bahngeldes für eine Person oder einen Zentner Waare.

Haben bei einer Bahn verschiedene Sätze des Personengutes oder für den Güter-Transport stattgefunden, so soll bei der Reduktion zu 2. hinsichtlich des Personengeldes nur der niedrigste Satz, hinsichtlich des Gütertransportes aber ein Durchschnittssatz angenommen werden.

4) Die schliessliche Feststellung des Bahngeldes für Personen und Güter erfolgt demnächst in dem bei der Reduktion auf Personen- und Zentner-Einheiten zum Grunde gelegten Verhältnisse, mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der bisherigen Sätze für den Gütertransport.

§ 31. Das Bahngeld ist in bestimmten Perioden, welche das Handelsministerium für jede Eisenbahn auf wenigstens 3 und höchstens 10 Jahre festzusetzen hat, von Neuem zu reguliren. Die Gesellschaft darf das festgesetzte Bahngeld nicht überschreiten, wohl aber vermindern. Sowohl der für die ganze Periode festgesetzte Tarif, als diese in der Zwischenzeit eintretenden Veränderungen sind öffentlich bekannt zu machen und auf alle Transporte ohne Unterschied der Unternehmer gleichmässig anzuwenden. Enthält der neue Tarif eine Erhöhung des Bahngeldes, so kann diese erst sechs Wochen nach der Bekanntmachung zur Anwendung kommen.

§ 45. Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach der Bestimmung des Handelsministeriums den Anschluss anderer Eisenbahnunternehmungen an ihre Bahn, es möge die beabsichtigte neue Bahn in einer Fortsetzung oder in einer Seitenverbindung bestehen, geschehen zu lassen und der sich anschliessenden Gesellschaft den eigenen Transportbetrieb auf der früher angelegten Bahn, auch

vor Ablauf des im § 26 gedachten Zeitraums, zu gestatten. Sie muss sich gefallen lassen, dass die zu diesem Behuf erforderlichen baulichen Einrichtungen, z. B. die Anlage eines zweiten Geleises, von der sich anschliessenden Gesellschaft bewirkt werden. Das Handelsministerium wird hierüber, so wie über die Verhältnisse beider Unternehmungen zu einander, und besonders wegen der vor Ablauf der ersten drei Jahre statt des Bahngeldes zu entrichtenden Vergütung, das Nöthige bei der Konzession des Anschlusses festsetzen.“

Die Absicht, welche diesen Bestimmungen zu Grunde lag, war eine ganz lobenswerthe. Die Bahneigenthümer sollten weder zu kurz kommen, noch einen monopolistischen Gewinn ziehen. Darum wurden für das Bahngeld zwei nicht zu überschreitende Gränzen festgesetzt. Da aber eine solche Ueberschreitung doch mit Aenderung der Frequenz stattfinden konnte, indem pro Person und pro Zentner Waare eine von vornherein bestimmte Summe zu zahlen war, so sollte von Zeit zu Zeit eine Revision stattfinden und die Höhe des Bahngeldes neu regulirt werden. Nun hätte aber, wenn dem Linieneigenthümer nur eine nach oben beschränkte Summe zugebilligt wurde, bei günstigen Verhältnissen leicht dem Transportunternehmer ein Gewinn erwachsen können, welcher jenem entzogen wurde. Alsdann wäre die Absicht des Gesetzgebers vereitelt worden. Doch hatte man bei dem damaligen Stande der Anschauungen über das Eisenbahnwesen wohl angenommen, die Konkurrenz, welcher man ja freie Bahn brechen wollte, würde schon verhindern, dass die Einnahme über eine durchschnittlich normale Summe hinaus steige. Wenn sie aber trotzdem verhältnissmässig hoch blieb, weil die Konkurrenz nicht ausreichte, um die Transportpreise bis auf einen als angemessen zu betrachtenden Satz herabzudrücken, so hatte ja die Regierung noch das Mittel der Tarifbestimmung in der Hand. Doch würde sich hier, sobald es zur praktischen Anwendung desselben hätte kommen sollen, bald herausgestellt haben, dass das Gesetz einige Lücken und Widersprüche enthält. Auch hätte sich dann wohl gezeigt, dass es viel leichter ist, detaillirte gesetzliche Bestimmungen zu treffen, als dieselben praktisch auszuführen. Die Berechnung von Kosten, Preisen und Reineinnahmen ist nicht gerade schwierig, wenn nur die nöthigen Zahlen gegeben sind. Doch sind die letzteren häufig nur schwer zu ermitteln, oder sie werden

wenigstens dem Blicke des Beamten nicht vollständig enthüllt, zumal wenn es dessen Absicht ist, allenfalls auf Grund jener Zahlen eine Einnahmeschwächung zu veranlassen.

Gelegenheit übrigens, die Anwendbarkeit und praktische Brauchbarkeit jener gesetzlichen Bestimmungen zu erproben, hat man in Preussen nicht gehabt oder, besser gesagt, wohlweislich nicht gesucht. Man hat eben eingesehen, dass Wollen und Können einander nicht immer decken. Und heute wird in den maassgebenden Kreisen Preussens an das alte Projekt nicht mehr gedacht, nachdem einmal die Frage der Reichseisenbahnen aufgetaucht ist.

Mit grösserer Lebhaftigkeit wird dagegen jene Idee in der Literatur und in Versammlungen von einigen Volkswirthen vertreten. Insbesondere findet sie warme Vertheidiger bei verschiedenen Mitgliedern volkswirtschaftlicher Kongresse. Ja, in der Wiener Versammlung von 1873 wurde selbst ein Beschluss zu Gunsten der freien Konkurrenz auf der Linie gefasst, welcher lautete: „Die gegenwärtige Unvollkommenheit der Betriebstechnik hindert nicht, die Richtigkeit des Prinzips, die Konkurrenz bis auf den letzten Punkt auszudehnen und unmittelbar auf den Schienenweg zu verlegen, anzuerkennen, und auch der Umstand, dass dieses Ziel selbst — wenn überhaupt — doch erst nach längerer Zeit erreicht werden kann, verhindert nicht, sich für das Wünschenswerthe dieses Zieles auszusprechen, da der Kongress seit seinem Bestande sich stets mit der Zukunft befasst hat und dies ja seine eigentliche Aufgabe ist.“

Die Beschränkungen, welche mit Einführung der freien Konkurrenz auf der Linie unvermeidlich für den Eigenthümer des Schienenwegs verknüpft sind, hat der Abgeordnete Hammacher auf der Krefelder Versammlung deutscher Landwirthe damit zu rechtfertigen gesucht, dass die Eisenbahnen, nachdem sie nur durch Ausübung des Expropriationsrechtes hätten entstehen können, sich nun auch eine expropriatio usus gefallen lassen müssten.

Von ihren Anhängern werden folgende

- a) Gründe für die Idee der Trennung des der freien Konkurrenz zu überlassenden Bahnbetriebes vom Eigenthum an der Linie

zu Felde geführt.

v. Dorn ist der Ansicht, die Frage nach dem besten Wege

sei verschieden und absolut zu trennen von der Frage nach der besten Transportleistung. Von den an sich unbeweglichen Wegen werde doch nur immer einer der beste sein, darum auch könne es nicht Gegenstand der Konkurrenz sein, das Ziel auf verschiedenen Wegen zu erreichen, sondern den besten Weg am zweckmässigsten auszuwerthen. Man müsse hiernach dem Produzenten der besten Transportleistung die Möglichkeit geben, den besten Weg zu benutzen, statt ihn zu zwingen, unnöthige Linien zu bauen.

Der Apparat der Bahnverwaltungen, heisst es weiter bei v. Dorn, Michaelis, E. Richter u. A., sei so mannigfaltig und umfangreich, der Betrieb ein so komplizirtes industrielles Geschäft, dass alle Zweige des Eisenbahnwesens, wenn sie sich in einer Hand befänden, nicht genügend gedeihen, insbesondere aber sich nicht gleichmässig entwickeln könnten. „Es fehlt die belebende und ökonomisirende Aufsicht und Selbstthätigkeit des Gewerbs-eigenthümers“; die bürokratisch zugerichtete Beamtenverwaltung, welche sich immer unbeholfen und schablonenhaft nach formell festgesetzten Prinzipien bewege, besitze nicht jene elastische, den Verhältnissen sich anschmiegende, aus jedem Umstande Nutzen ziehende Frachtpolitik, die das Frachtgeschäft des Einzel-Unternehmers schwunghaft mache. Der Grund, welcher den Fortschritt in der wirthschaftlichen Gestaltung und Verwohlfeilerung der Tarife hemme, liege in der Natur der Aktiengesellschaft. Dieselbe sei auf der einen Seite den steigenden Anforderungen, welche an den Verkehr gestellt würden, nicht gewachsen, auf der anderen Seite aber sei dieselbe heute eine monopolistische Beherrscherin des Transportwesens. Der Waareneigenthümer sei ganz und gar der Willkür der Bahnunternehmung überliefert. Er habe kein Mittel, sich für erlittene Unbill schadlos zu halten und könne weder dadurch sich helfen, dass er selber Wagen einstelle, noch dadurch, dass er einen willfährigeren Verfrachter benutze.

Was im heutigen Eisenbahnwesen fehle, das sei eine zweckmässige Arbeitstheilung und der Segen der Konkurrenz.

Eine jede Geschäftsbranche fasse im Beginne und im Stadium geringerer Entwicklung alle Unterabtheilungen zusammen, die sich erst bei weiteren Fortschritten zu selbständigen Thätigkeitszweigen heranbildeten. Ein gleicher Prozess arbeitstheiliger Glied-

derung müsse auch im Eisenbahnwesen stattfinden, in welchem nur dann ein gedeihlicher Fortschritt möglich sei, wenn von der Gesamtheit der Funktionen, welche gegenwärtig in der Hand der Verwaltungen konzentriert seien, möglichst viele abgezweigt und mit der dazu gehörigen Preisbestimmung der freien Konkurrenz privater Transportunternehmer zurückgegeben würden.

Von den wirthschaftlichen Folgen dieser Arbeitstheilung, welche hier nur als unter der Voraussetzung möglich gedacht wird, dass die einzelnen arbeitstheiligen Glieder selbständige Unternehmungen seien, macht sich insbesondere E. Richter (Das Transportwesen) etwas eigenthümliche Vorstellungen. Sie soll nicht allein die Möglichkeit einer sorgfältigeren Kontrolle und einer vollständigeren Ausnutzung des Materiales bieten, sondern auch zu einer besseren Entwicklung des Maschinenwesens, mit welchem sich jetzt ein Unternehmer ausschliesslich beschäftigen würde, Veranlassung geben; sie soll ferner vollkommenere Bauten, bedeutende Ersparungen an Zeit und Kosten, grössere Sicherheit, Ordnung, Regelmässigkeit und dergl. mehr verursachen. Güterzüge, heisst es, würden sich nicht aufzuhalten haben bei Ein- und Ausladung von Gütern und dem langweiligen Rangiren. Sobald ein Zug auf der Bahn erscheine, sei er rangirt, er gebe an den einzelnen Stationen nur Wagen ab, die er am Speditionsplatze empfangen habe, und nehme solche auf, die er dahin zurückfahre. Die Bahnhöfe würden der Einrichtungen für Spedition und Traktion entbehren, weite kostspielige Rangirbahnhöfe unnöthig sein. Damit werde die Sicherheit des Verkehrs zunehmen, indem das Rangiren, eine Hauptquelle von Unglücksfällen, beseitigt werde. Ferner könne der kostspielige Wagenpark erspart, das Bahnhofsareal bedeutend beschränkt werden u. s. w.

Der Frachtpreis soll alsdann, da die Vermehrung des Angebots durch nichts Anderes beschränkt werde als durch die Grösse der vorhandenen Nachfrage, jeweilig auf die untere geschäftlich noch zulässige Gränze sinken. Dabei sollen die Frachtsätze eine grosse Beweglichkeit erlangen, indem sie sich den jedesmaligen Umständen anpassten, während die Tarifpolitik trotzdem (!) an Durchsichtigkeit gewinne. Der Spediteur werde jeden Augenblick seine Preise danach einrichten, dass er möglichst viele, möglichst nach ihrer Tragfähigkeit beladene Wagen entsende; er gewähre jeden Vortheil, welchen er nur gewähren könne, reize zu

Transporten an, die ohne diesen Anreiz unterblieben wären, und verursache auf diese Weise nicht allein eine vollere Ausnutzung der Tragfähigkeit der Wagen und der Zugkraft der Lokomotiven, sondern er bewirke auch eine Vergrösserung des Verkehrs und eine Verminderung der Betriebskosten auf ein möglichst geringes Maass. Ferner soll der Fahrverkehr sich einfacher gestalten und weniger Personal erfordern, dessen Leistungen sich alsdann leichter übersehen liessen.

Auch für die Bahneigenthümer, meint man, werde diese Konkurrenz der Frachtführer von Interesse sein; denn sie würden daraus, dass die Benutzung der Bahn an die frei konkurrirende Transportthätigkeit überliefert werde, den grössten Nutzen ziehen. Dieser Vortheil könnte, da man eine Tarifiermässigung in Aussicht stellt, jedenfalls nur darin begründet sein, dass der Verkehr gesteigert wird, während die Transportkosten relativ oder gar absolut sich vermindern.

Endlich sollen nach v. Dorn die technischen Schwierigkeiten, welche sich allenfalls heute der Ausführung der von ihm vertretenen Idee in den Weg stellen könnten, mit der Zeit unzweifelhaft überwunden werden. Dafür sprechen ihm die running powers und die Zahl der täglich an- und abfahrenden Züge englischer Bahnen. Auch wird darauf hingewiesen, dass in Oesterreich und Deutschland ebenfalls die gemeinschaftliche Benutzung einer Strecke wenigstens durch zwei Transport-Unternehmer vorkomme. Im Uebrigen aber habe der Kongress dahin zu wirken, dass vor Allem die richtigen Prinzipien sich Bahn brächen und dass durch dieses Sichbahnbrechen der Prinzipien endlich eine dermaassen kräftige öffentliche Meinung sich entwickele, dass sie auch endlich zur praktischen Durchführung dränge und dadurch jene Geistesrichtung hervorbringen werde, welche endlich die technische Möglichkeit der Durchführung zu Stande bringe.

So bestechend nun die ganz vorzüglich durch v. Dorn vertretene Idee auch sein mag, in der Praxis hat sich dieselbe bis jetzt so gut wie gar keinen Eingang verschafft und in der Literatur werden von Reitzenstein, Weizmannn, M. Mohl und Anderen so gewichtige

b) Argumente gegen die freie Konkurrenz auf der Linie vorgebracht, dass sie wohl die Aussicht nicht haben dürfte, eine grössere Zahl von Anhängern zu gewinnen.

Der Behauptung gegenüber, dass der Stimulus des Wettbewerbes zu Kostenersparungen und besseren Leistungen führe, wird eingewendet, die Erfahrung habe bewiesen, dass die Transportleistungen da am besten seien, wo ihre Organisation — und hierzu wird als wesentlicher Theil die Beschaffung der erforderlichen Geleise gerechnet — eine möglichst monarchische sei, und dass, je mehr gleichberechtigte souveraine Gewalten bei dieser Organisation sich betheiligten, desto mehr die Qualität dieser Leistungen leide. Sei es schon sehr schwierig, unter vielen auf gleicher Linie stehenden Verwaltungen die für ein geordnetes Eisenbahnwesen unbedingt nothwendigen Vereinbarungen zu treffen, so werde noch weit schwerer die That- sache wiegen, dass eine einmal verabredete, später aber als schlecht erkannte Organisation kaum wieder zu beseitigen und sehr schwer zu verbessern sei (Weizmann).

Die Arbeitstheilung ist freilich für Kultur und Wirthschaft von der höchsten Bedeutung. Doch ist dieselbe bei einer einheitlichen Organisation gar nicht ausgeschlossen. Nothwendig für dieselbe ist keineswegs, dass die einzelnen arbeitstheiligen Glieder eines Komplexes von Leistungseinheiten einander mit voller wirthschaftlicher Selbständigkeit ausgerüstet gegenüber stehen, es müsste denn sonst um jede Grossindustrie recht schlecht bestellt sein. Gerade die „manufakturmässige Theilung“, um mit C. Marx zu reden, mit ihrer Konzentration des Kapitals und ihrer einheitlichen Ordnung ist auf vielen Gebieten der „gesellschaftlichen“ bedeutend überlegen. Und dies ist im Wesentlichen überall da der Fall, wo eine präzise Arbeitsvereinigung unvermeidliche Vorbedingung eines einigermaassen günstigen Erfolges ist. Und gerade für den Eisenbahnbetrieb ist bei den sehr weit gehenden Ansprüchen, die man in Bezug auf Regelmässigkeit, Pünktlichkeit und Schnelligkeit zu erheben pflegt, ein scharfes rechtzeitiges Ineinandergreifen der verschiedenen Leistungseinheiten so unbedingt nöthig, dass hier gar keine Rede davon sein kann, dasselbe von den Zufälligkeiten der Konkurrenz abhängig zu machen.

Dies haben auch E. Richter und v. Dorn vollständig zugegeben. Sie fordern sogar, dass die Frachtführer sich gewissen, im Interesse von Ordnung und Sicherheit aufzustellenden Bestimmungen unterwerfen. Für dieselben wird ein Betriebsplan noth-

wendig sein, sie haben sich vielen polizeilichen Anordnungen zu fügen, sie müssen sich nach dem gar nicht zu umgehenden allgemeinen Fahrplane richten, es werden ferner Vorschriften erlassen über Menge und Beschaffenheit der Wagen, über Qualität und Anstellungsbedingungen des zu verwendenden Personales, mit einem Wort die Zahl und die Bedeutung der Beschränkungen, welche dem Frachtführer auf dem zur öffentlichen Strasse erklärten Schienenwege winken, wird so gross sein, dass man von einer freien Konkurrenz allzu viel gerade nicht bemerken wird. Und auch die v. Dorn'sche Arbeitstheilung würde doch nur von mässigem Umfang sein. Denn der Linieneigenthümer würde für die Hauptbauten und deren Unterhaltung zu sorgen haben, er müsste Weichensteller, Streckenpersonal und Bahnpolizei behalten und es würde ihm nur das Zugs- und Expeditionspersonal abgenommen.

Würde aber die Konkurrenz in der That eine freie sein, dann müssten nothwendig die Hauptaufgaben des Transportes leiden.

Zunächst würde die Sicherheit durch eine ganze Reihe von Ursachen gefährdet werden, die auch bei oberflächlicher Betrachtung sofort in die Augen springen müssen.

Konstruktion und Beschaffenheit der Wagen und Lokomotiven könnten natürlich nicht dem Belieben der Eigenthümer derselben überlassen werden. Dieselben müssten entweder aus bestimmten Fabriken bezogen oder, damit auch hier nur eine möglichst kleine Beschränkung der Konkurrenz eintrete, vor der Einstellung einer sorgfältigen Prüfung unterworfen werden. Dass dabei Streitigkeiten, Weiterungen und auch ein wenig Chikane vorkommen werden, ist wohl nicht zu bezweifeln. Aber die erstmalige Prüfung der Wagen wird nicht genügen, es müssen auch periodische Revisionen derselben stattfinden. Diese werden eine weitere Quelle von Zwistigkeiten bilden und dabei doch nicht verhüten können, dass auch defektes Material zur Verwendung kommt. Nun ist aber die Verantwortlichkeit und damit auch die Haftpflicht eine getheilte. In vielen Fällen zwar wird genau genug zu erkennen sein, wo etwa die Ursache von unglücklichen Ereignissen, Zusammenstössen, Entgleisungen und dergl. zu suchen ist, aber man würde doch irren, wenn man glauben wollte, es sei immer möglich, dem eigentlichen Grunde derselben wirklich nachzuspüren. Darum

werden Haftpflicht und Lieferfrist nicht allein Veranlassung zu Reibereien geben, sondern es wird auch die Theilung der Verantwortlichkeit Gefahren heraufbeschwören, die sonst gar nicht oder nur in geringerem Grade zu befürchten sein würden. Einheitliche Anordnungen, welche keinen Widerspruch vertragen, würden nicht zu umgehen sein, damit aber würde die gewünschte Selbständigkeit auf ein Minimum beschränkt werden.

Ferner würde die Sicherheit beeinträchtigt werden, sobald das Bahnpersonal einem ewigen Wechsel unterworfen ist. Und dies würde bei wirklich ganz freier Konkurrenz vieler Transportunternehmer doch der Fall sein. An feste Anstellungen, Pensionirungen und zureichende Versicherungen wäre gar nicht oder bei Weitem nicht in dem Maasse zu denken, wie wenn das ganze Transportwesen sich in einer Hand befindet. Und wollte etwa hier der Staat mit Geboten einschreiten, so würde die Folge davon die sein, dass seine Anordnungen entweder wegen Leistungsunfähigkeit der kleinen Frachtunternehmer keine praktischen Folgen hätten oder aber sie würden, sobald man ihre Brauchbarkeit erzwingt, den Spielraum freier Konkurrenz in der That bedeutend einengen. Will man aber einmal an dem aufgestellten Prinzipie festhalten, dann darf man es auch nicht hindern, dass Jeder, welcher sich im Eisenbahnwesen lukrativ zu beschäftigen beabsichtigt, auch zugelassen wird, dass er heute mit einem Personale erscheint, welches morgen wegen eingetretenen Bankerotts oder inzwischen erkannter Unrentabilität des Unternehmens wieder entlassen wird. Allzu hohe Ansprüche an die Fähigkeiten dieses Personales dürften dann doch wohl nicht gestellt werden, auch würde eine Prüfung derselben mit grösseren Schwierigkeiten verknüpft sein, als bei denjenigen Leuten, welche im Bahndienste eintreten, um einen bleibenden und zuverlässigen Stamm von Arbeitern zu bilden. Mangelhafte Bildung und unsichere Stellung werden aber nichts weniger als geeignet sein, die Sicherheit im Eisenbahnverkehre zu verstärken. Soll der Arbeiter treu und redlich seine Pflicht erfüllen und zumal eine solche, die ein nicht geringes Maass von Vertrauen voraussetzt, dann würde der mögliche höhere Gewinn, der ihn veranlasst, bald hier, bald dort Beschäftigung zu suchen, und dem die Möglichkeit der Verdienstlosigkeit, insbesondere in Zeiten der Krankheit und Invalidität gegenüber steht, bei Weitem nicht die Bedeutung haben wie eine feste Existenz, welche neben dem

Gefühle der Zuversichtlichkeit den Trieb rege hält, seinen Obliegenheiten pünktlich und regelmässig nachzukommen.

E. Richter meinte, durch die freie Konkurrenz werde der Rangirdienst vermindert. Er stellte sich die Sache dabei so vor, als ob jeder Frachtunternehmer nur mit fertigen Zügen auf der Station erscheine. In diesem Falle müssten aber doch für jeden Spediteur Anschlussgeleise und Weichen hergestellt werden, auch würde man nicht umhin können, ihm auf verschiedenen Stationen Rangirgeleise zur Verfügung zu stellen. Denn es ist gar nicht zu erwarten, dass bei freier Konkurrenz im Transportgeschäfte die Spediteure eher in der Lage sein werden, Züge zusammenzustellen, welche nur nach einem Orte adressirte Güter enthalten, als bei einheitlicher Verwaltung. Die allereinfachsten Regeln der Wahrscheinlichkeit sprechen vielmehr dafür, dass Sammlung der zu versendenden Güter in einer Hand eine angemessene Zusammenstellung der Wagen und die Bildung direkter Züge mehr erleichtert als eine Zersplitterung, bei welcher eine wirthschaftliche Theilung der Verkehrsmassen nach Güterarten und Stationen nicht zu erwarten ist. Das An- und Abhängen der Wagen auf den Zwischenstationen wird also so einfach, wie es sich E. Richter vorstellt, nicht gerade erfolgen können, und zwar wird dies um so weniger der Fall sein, je engmaschiger das Eisenbahnnetz wird. Von zehn auf einander folgenden Stationen hat etwa die erste einen Wagen für die dritte, die zweite einen solchen für die sechste, die dritte je einen für die fünfte und achte aufzugeben. An Kreuzungspunkten werden noch weitere Forderungen gestellt, welche die Komplikation vergrössern. Wie in einem solchen Falle ohne Rangirung auszukommen sei, dies wäre ein Problem, welches die Technik bis heute noch nicht gelöst hat. Hiernach würden selbst dann, wenn jeder Frachtunternehmer seinen eigenen Bahnhof mit eigenen Geleisen besitzt, die Gefahren, welche der Rangirdienst mit sich bringt, nicht vollständig beseitigt sein. Vielleicht würden sie noch grösser sein als diejenigen, welche man in dieser Beziehung heute zu befürchten hat.

Sollen nun aber die Kosten vermieden werden, welche mit der Anlegung von Konkurrenzbahnhöfen, Güterschuppen und Geleisen entstehen, will man das fortwährende Aendern und Verlegen von Anschluss-Geleisen und Weichen verhüten und deswegen alle Konkurrenten das Auf- und Abladen und Rangiren

auf einem Bahnhofe vornehmen lassen, so würden der Rangirdienst und die damit verbundenen Gefahren nichts weniger als vermindert werden. Alsdann würde zu der Klassifikation nach Güterarten und Bestimmungsorten noch diejenige nach Besitzern hinzutreten, Erweiterung der Bahnhöfe veranlassen oder aber bei einer recht schwunghaften Konkurrenz eine unentwirrbare Kumulation von Ordnungsversuchen hervorrufen.

Endlich aber würden die verschiedenen Frachtunternehmer nicht immer sonderlich geneigt sein, sich gegenseitig durch positive Thätigkeit oder auch durch Unterlassungen diejenige Unterstützung zu bieten, welche im Interesse von Ordnung, Sicherheit und Pünktlichkeit liegen. Darum fragt auch Reitzenstein (1874 S. 46) wohl mit Recht: „Wie soll es ohne die grössten Gefahren und Beeinträchtigungen des Verkehrs möglich sein, dass zwei Betriebs-Konkurrenten, welche ja gerade das Interesse haben, sich gegenseitig zu stören und zu hindern, selbständig neben einander bestehen? Alle Gesetze und Aufsichtsbehörden können hier Nichts helfen.“

Ob nun auch Pünktlichkeit und Raschheit der Beförderung durch die freie Konkurrenz gesteigert werden können, bleibt sehr zu bezweifeln. Wenigstens würde der Verkehr zwischen weit entfernt von einander liegenden Stationen in dieser Beziehung nicht gewinnen. Umkartirungen oder gar Umladungen werden, da doch nicht jeder Unternehmer nach jeder Station hin Züge und Wagen versenden kann, nicht zu umgehen sein. Sollte dies aber geschehen, so müssten eben direkte Verbindungen hergestellt werden. Und sind erst einmal diese geschaffen, dann wird auch die Konkurrenz nur noch auf dem Papiere stehen.

Von der grössten Bedeutung ist aber noch die Frage, ob der Linieeigenthümer mit in die Konkurrenz eintreten darf. Nach mehrfach geäusserten Ansichten soll ihm dies nicht verwehrt werden.

Sobald man aber dem Linieeigenthümer die Berechtigung zum Mitbewerbe zugesteht, so wird, falls man letztere nicht durch weitgehende Beschränkungen illusorisch machen will, es jedem anderen Unternehmer schwer oder geradezu unmöglich sein, gegen eine solche mächtige Konkurrenz aufzukommen. Eine Handhabe zur Aus-

schliessung wird schon die Tarifierung bilden. Denn Preisherabsetzungen würden grundsätzlich von Staatswegen nicht gehindert werden dürfen. Die Summen aber, welche für die Benutzung der Bahn als Vergütung zu entrichten wären, dürften nicht zu niedrig bemessen werden. In Wirklichkeit ist ja auch das Bahngeld da, wo man an seine Festsetzung gedacht hat, nicht allzumässig gewesen. Hiernach könnte der Linieneseigenthümer, sobald ihm eine Konkurrenz droht, seine Tarifsätze, wenn auch nur vorübergehend, so weit erniedrigen, dass der neue Unternehmer von seinem Vorhaben abstehen muss oder gar, wenn er schon Wagen und Lokomotiven angeschafft hat, dieselben zu einem Spottpreise, womöglich an den lachenden Konkurrenten selber, als willkommene Siegesbeute abzutreten gezwungen ist. So versicherte im Jahre 1844 ein englischer Frachtführer, „das Gesetz berechtige ihn zwar, selbständig auf der Schiene mit eigener Lokomotive zu fahren; aber die Maximumsätze für die blosse Benutzung der Bahn seien so hoch, dass sie mehr betrügen, als der ganze Satz, welchen praktisch die Eisenbahngesellschaften als eigene Frachtführer für Bahn und Fracht zusammen berechneten.“ (Cohn, I, S. 116.)

Aber die Tarifierung würde nicht das einzige Mittel sein, welches angewandt werden könnte, um lästige Konkurrenten zu verdrängen. Durch seine Stellung ist der Linieneseigenthümer in die Lage versetzt, die den letzteren zugesicherten Rechte ebenso wie bei den *running powers* (S. 68) in einer wirksamen, für ihn vortheilhaften Weise zu verkümmern, ohne dass hiergegen ein ausreichender gesetzlicher Schutz gewährt werden kann. Denn er hätte Weichen- und Bahnwärter zu stellen, überhaupt alle Vorkehrungen zu treffen und Verrichtungen zu besorgen, welche eine richtige und gesicherte Bewegung der Züge auf dem Schienenwege ermöglichen. Kleine Chikanen, die als solche in der Regel gar nicht nachgewiesen werden können, welche aber zu den empfindlichsten Verschleppungen und Verzögerungen führen, werden eben nicht ausbleiben. Denn es würde doch schon einen hohen Grad von Uneigennützigkeit voraussetzen, wenn der Linieneseigenthümer für die fremden Frachtführer, deren Erfolge ihn selber verkürzen, genau so bedacht sein wollte, wie für seine eigenen Interessen. Eine derartige Moral ist aber dem Geschäftsleben bekanntlich fremd.

Hier also tritt ein Fall ein, wo, ebenso wie bei der Wahl

der Richtung und dem Ausbau der Bahn, die freie Konkurrenz nicht zureicht, um die volkswirtschaftlich vortheilhaftesten Erfolge zu erzielen, wo also Zwang und einseitige Regelung durch eine öffentliche Gewalt erforderlich werden. Und diese letztere wird denn auch in der That angerufen, um durch Zwang — die Freiheit des Verkehrs zu ermöglichen.

Davon, dass der „Linieeigenthümer gleich von vornherein verpflichtet werde, alle auf seinen Schienen verkehrenden Betriebsmittel wie seine eigenen zu behandeln“, verspricht sich selbst v. Dorn nicht viel. Darum soll er eine neutrale Person sein, völlige Neutralität werde aber nur dann eintreten, wenn der „Eigenthümer am Wege nicht mit Transportunternehmer“ sei (v. Dorn S. 69). Mithin würde ihm einfach verboten werden müssen, mit den anderen Frachtunternehmern zu konkurriren. Eine solche Beschränkung steht nun aber, wie schon erwähnt, mit der Forderung freier Konkurrenz ganz und gar nicht im Einklang. Unter Umständen würde sie nicht einmal im Interesse des Publikums liegen. Denn es kann auch leicht einmal an Frachtunternehmern fehlen, was eben dann der Fall sein wird, wenn der Gewinn, der aus dem Transporte erhofft werden kann nicht so hoch ist, um die Unternehmungslust genügend anzu-spornen, während der Besitzer des Schienenwegs recht gerne den Betrieb besorgen wird, um nicht Alles zu verlieren. Ferner könnte aber auch unter Umständen die Ausschliessung desswegen selbst für die Gesamtheit unvortheilhaft sein, weil der Eigenthümer des Schienenweges am leistungsfähigsten ist, sei es, dass ihm mehr Mittel und Intelligenz zu Gebote stehen, sei es, dass die Konzentration des Betriebs in einer Hand überhaupt einen grossen Vorsprung vor der Zersplitterung verleiht.

So bleibt denn nichts Anderes übrig, als zum Staate seine Zuflucht zu nehmen und ihm das Eigenthum an der Linie zuzuweisen. Würde ja doch hiermit ein Theil der sonst erforderlichen kostspieligen, schwierigen und dabei doch nicht genügend wirksamen öffentlichen Kontrolle und Aufsicht entbehrlich werden. Von dem Staate würde in erster Reihe völlige Neutralität zu erwarten sei, da ihn nicht etwa geschäftliche Interessen antreiben, einen Transporteur vor dem anderen zu bevorzugen. Dazu käme, dass, wenn die Verwaltung aller Linien in einer Hand liegt, dieselbe auf einheitlichen Prinzipien beruht und damit viele Ver-

wickelungen, Weiterungen und Gefahren vermieden werden können, welche dann entstehen, wenn die Schienenwege verschiedenen Eigenthümern gehören.

So soll denn auch in der That die Bahn unter der erwähnten Bedingung zur öffentlichen Strasse erklärt werden. Die Schienenwege sollen, wie v. Dorn, Al. Meyer u. A. sich ausdrücken, *res extra commercium* sein, sich in Niemandes (?) Eigenthum, weder in dem des Staates, noch in dem von Privaten befinden. Jedermann, welcher Lokomotiven und Wagen besitze, soll frei auf derselben fahren können, während der Staat für geeignete Instandhaltung des neu geschaffenen öffentlichen Weges und für Verhütung einer missbräuchlichen und gefährlichen Benutzung desselben Sorge zu tragen hätte.

Diese Umwandlung von Privateigenthum in öffentliches, von Jedermann zu benutzendes Gut wäre jedenfalls auf Kosten der Gesammtheit vorzunehmen, indem einer ungleichmässigen Vertheilung von Lasten und Vortheilen durch Erhebung einer angemessenen Gebühr (Bahngeld im preuss. Eisenbahngesetze genannt) vorgebeugt würde.

Um die Natur der Güter und deren Transportpreis würde sich der Staat gar nicht zu kümmern haben. Denn die Bemessung und Vereinbarung der Einzelfrachtsätze für jede Art der Güter, für jede Richtung, Entfernung und Verkehrskonjunktur würde den konkurrirenden Spediteuren zufallen.

Hiermit sind indessen die Bedenken, welche man gegen die freie Konkurrenz auf der Linie äussert, noch keineswegs erledigt. Würde auch selbst hinsichtlich der Sicherheit, Pünktlichkeit und Regelmässigkeit des Transportes weiter Nichts zu wünschen übrig bleiben, so würden doch noch andere Argumente zu entkräften sein.

Zunächst wird behauptet, und diese Behauptung scheint mir in der Regel auch eine begründete zu sein, die Konkurrenz würde keine Ersparungen bewirken, sondern einen Mehraufwand zur Folge haben. Würde das Betriebsmaterial bestimmten vom Staate erlassenen Vorschriften, die übrigens gar nicht vermieden werden können, entsprechen müssen, so wäre für Ermässigung der Herstellungskosten desselben ein grosser Spielraum nicht gerade gegeben. Wenigstens würde hier nicht mehr erreicht werden können, als heute auch möglich ist. Auch der Umfang des Wagenparks würde keineswegs ein gerin-

gerer sein können. Es führt im Gegentheil jede Theilung des Verkehrs unter sonst gleichen Umständen zu einer Vermehrung des Betriebsmaterials. Dass das letztere durch bessere und vollständigere Ladung vortheilhafter ausgenutzt werden könne, wenn mehrere Frachtunternehmer neben einander existiren, ist wenigstens als sehr zweifelhaft zu betrachten. Dass aber an Zahl und Kostspieligkeit der Güterschuppen, Werkstätten, Rangir- und Anschlussgeleise, sowie am erforderlichen Areal eine Minderung erfolgen werde, dürfte wohl, sofern überhaupt von einer Konkurrenz die Rede sein soll, im Ernste Niemand behaupten, da in dieser Beziehung die Konzentration unstreitig leistungsfähiger ist als die Zersplitterung. Endlich würde aber auch die Zahl des Expeditions- und Zugpersonals nicht kleiner sein können, vielmehr dürfte sie erheblich steigen, wenn mehr Umladungen sich als erforderlich erweisen und, wie es sich in der That auch ereignen wird, die Verkehrstheilung dahin führt, dass an manchen Orten todte Zeiten für Agenten und Expedienten entstehen und auf Rückladungen nicht zu rechnen ist, weil dieselben einem Konkurrenten übergeben werden, der zufällig in der Lage ist, dieselben bis an ihren Bestimmungsort zu verbringen.

Dass das Publikum durch die Konkurrenz auf der Linie besser bedient sein wird, als durch das heutige Eisenbahnwesen oder etwa den Staatsbahnbetrieb, ist noch nicht nachgewiesen worden. In manchen Beziehungen würde es, statt zu gewinnen, wahrscheinlich doch wohl geschädigt werden. So klagt man heute oft darüber, dass die Tarife so verworren und desshalb auch nicht übersichtlich seien. Mit der freien Konkurrenz würde auf diesem Gebiete indessen keine Besserung eintreten; die Tarife würden vielmehr grosse Mannigfaltigkeiten aufweisen und an eine richtige schnelle Berechnung der Sätze, welche man für Transporte nach den verschiedensten Orten zu zahlen hat, wäre gar nicht zu denken. Denn nicht allein, dass die Transportpreise auf verschiedenen Linien ungleich sind, die einzelnen Theile selbst, aus welchen sie sich für eine Richtung zusammensetzen, werden sowohl pro Meile verschieden, als auch in der Zeit vielen Aenderungen unterworfen sein. Eine Publikation der Tarife, welche in der Regel gewünscht wird, könnte wohl auch angeordnet werden, doch würde sie von keiner praktischen Bedeutung sein. Denn das Studium derselben würde

noch viel mehr Schwierigkeiten bereiten wie heute. Jetzt handelt es sich doch nur um einige Dutzend Eisenbahnverwaltungen; später würden weit mehr Frachtunternehmer existiren, von denen Jeder sein eigenes System und seine eigenen Preise haben dürfte, da ja Beschränkungen in dieser Beziehung ganz und gar nicht am Platze wären.

Der Idee der freien Konkurrenz entspricht es, dass die Preise immer so normirt werden dürfen, wie es das Geschäftsinteresse erheischt. Wer mehr Leistungen und Waaren begehrt, dem darf auch schon eine Preisermässigung verwilligt werden. Frachtrabatte, gegen welche heute so sehr geeifert wird, könnten mit gutem Grunde gar nicht verworfen werden, und die Differenzialtarife verbieten zu wollen, wäre durchaus verkehrt. Heute klagt man in Ländern über Refaktien, wo dieselben gesetzlich nicht zulässig sind; wenn dieselben aber gegenwärtig trotz der gesetzlichen Bestimmungen möglich sind, so würden sie später gar nicht zu verhindern sein. Das Publikum müsste sich eben selber helfen mit allen den Mitteln, welche der freie Verkehr an die Hand gibt. Weit freilich würden dieselben nicht reichen, oft auch würde von ihnen überhaupt keine Anwendung gemacht werden. Würden die kleineren Geschäfte und Orte von den grösseren dabei überholt werden, so müsste man sich einfach mit dem Gedanken trösten, dass dies so in der Natur der Sache liege, da eben der Grossbetrieb dem kleinen technisch überlegen sei, was auch im Transportwesen sich zeige.

Ueber Ungleichheiten, die etwa durch Vetterschaften und sonstige private Nebeninteressen verursacht würden, dürfte man sich nicht beklagen; auch würden sie nicht immer offen zu Tage treten. Jedenfalls würde bei einer Konkurrenz, welcher, ohne dass sie überall eine zureichende ist, keine Erschwerungen in der Preisbildung bereitet werden und der eine durchaus freie Bewegung gestattet werden müsste, der Einzelne von der Gnade und der Zufälligkeit viel mehr abhängig sein als heute, wo bestehende Vorschriften der gleichen Behandlung zu beachten sind und die Tarife nicht beliebig geändert werden dürfen.

Für die Industrie, wird heute oft bemerkt, sei Stetigkeit der Transportpreise eine Lebensbedingung, doch würde sie bei der freien Konkurrenz sich eine solche Stetigkeit nicht gerade erzwingen. Wo sie jetzt nicht gewahrt wird, da er-

folgen die Aenderungen in den Frachtsätzen nicht etwa deswegen, weil sie eben einmal den maassgebenden Verwaltungen und Behörden belieben, sondern weil man den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung tragen und die Preise gerade nach den Regeln bemessen will, welche bei der Konkurrenz zu beobachten sind. Wird die letztere aber von den Schranken befreit, welche sie gegenwärtig fesseln, so dürften die Ursachen, welche Aenderungen der Tarifsätze veranlassen, denn doch noch weit wirksamer und der Tarif ein recht elastischer werden.

Bei unserer freien Konkurrenz würde der kleinere Ort leicht zu kurz kommen. An Zwischenstationen würden die Agenten der verschiedenen Unternehmer keineswegs die regste Thätigkeit entwickeln, da hier allenfalls eine solche Konkurrenz ein wenig zu kostspielig werden möchte. Für dieselben könnte darum auch schon der Transport erheblich vertheuert werden, während er für grosse Plätze billiger wird. Ueberhaupt würden weniger rentable Strecken und Linien wahrscheinlich etwas vernachlässigt werden. Für letztere würde sich allenfalls gar kein Konkurrent finden und es bliebe dem Staate die angenehme Pflicht zu erfüllen, die Zubussen zu zechen, für welche der Private natürlich keine sonderliche Zuneigung hegt. E. Richter hat an die angedeutete Eventualität auch gedacht und deswegen einen Ausweg in Bereitschaft gehalten. Er verlangt für den Lokalverkehr, wenn ihm der Vortheil der freien Konkurrenz entgehe, gewisse Begünstigungen, allenfalls die Zulassung von nur einem Unternehmer; denn der Lokalverkehr solle den Eilverkehr doch erschöpfend organisch ergänzen. Mit diesem Zugeständniss ist nun freilich der ganze Gedanke der freien Konkurrenz arg durchlöchert und hat an Haltbarkeit stark verloren.

Ferner würde das Publikum leicht einen Schaden erleiden, wenn die Haftpflicht in's Spiel kommt. Heute ist die Verantwortlichkeit eine ungetheilte, darüber, wer bei einem eintretenden Unglücksfalle für den entstandenen Nachtheil eine Vergütung zu leisten hat, herrscht weiter kein Zweifel und, was fast noch wichtiger ist, der Entschädigungspflicht steht ein genügendes Maass von Zahlungsfähigkeit gegenüber. Die Sachlage würde dagegen eine ganz andere sein, wenn das Eigenthum an der Linie und der Frachtbetrieb vollständig von einander getrennt wären und letzterer durch mehrere mit einander konkurri-

rende Transportunternehmer besorgt würde. Alsdann würde die Verschuldung oft nur sehr schwierig oder auch gar nicht nachweisbar sein und dem Publikum könnte nur durch einen einseitigen Machtspruch geholfen werden. Aber wenn auch wirklich zu ermitteln ist, wer für einen entstandenen Schaden aufzukommen hat, so würde doch leicht der Verletzte gar nicht zu seinem Rechte kommen können. Denn die Unfälle der Eisenbahnen nehmen bisweilen einen sehr grossen Umfang an, der durch die freie Konkurrenz nicht gerade vermindert werden würde. Nicht alle Transportunternehmer aber werden in der Lage sein, jeweilig vollen Ersatz zu leisten. Ihnen aber solche Beschränkungen auferlegen wollen, dass dem verkehrenden Publikum hinreichende Sicherheit erwächst, hiesse die freie Konkurrenz ganz gewaltig einschnüren. Freilich bliebe hier noch als Auskunftsmittel die selbständige Transportversicherung, welche die Haftpflicht der Bahn ergänzen könnte. Doch würde dieselbe nicht vollständig ausreichen, da sie im Wesentlichen doch nur dazu dienen soll, gegen geeignete Prämienzahlung dann ihre Hilfe zu leisten, wenn ein durch „casus“ bewirktes Unglück vorliegt. Dagegen dürfen die Ereignisse, welche der Versicherung zu Grunde liegen sollen, nicht Produkte willkürlicher Handlungen sein, ein Interessent darf keinen zu grossen Einfluss auf Eintritt und Ausdehnung der Gefahr ausüben können u. s. w., mit einem Worte die Verantwortlichkeit darf nicht so sehr geschwächt werden, dass man sich nicht veranlasst sieht, für den Versender nachtheilige Handlungen und Unterlassungen streng zu vermeiden. In Wirklichkeit freilich sind nicht selten „casus“, „culpa“ und „dolus“ so sehr mit einander vermischt oder so schwer erkennbar, dass das Assekuranzwesen thatsächlich auch in Fällen zur Anwendung kommt, in welchen es eigentlich ausgeschlossen sein sollte, wie es Feuer- und Seeversicherung schon zur Genüge gezeigt haben. Aber es beruht diese Erscheinung doch nur auf einer Unvollkommenheit unseres praktischen Lebens und kann nicht zur Entschuldigung gereichen, wenn es gilt, dieselbe gerade zu verhüten. Darum wird auch, wenn ich mich hier so ausdrücken darf, die „Eigenversicherung“ im Transportwesen nicht verdrängt werden können; es wird die Sicherheit für beförderte Personen und Güter unter sonst gleichen Umständen um so grösser sein, je mehr Derjenige,

welcher einen Unfall verschuldet, für den dadurch entstandenen Schaden voll und ganz verantwortlich gemacht werden kann.

Ob bei freier Konkurrenz die verschiedenen Frachtunternehmer im Stande sein werden, ihr Betriebsmaterial immer in einem solchen Umfange zu erhalten, dass allen Anforderungen genügt werden kann, darf vorläufig dahin gestellt bleiben. Wenigstens ist noch nicht nachgewiesen, dass in Wirklichkeit das Angebot an Transportleistungen der Nachfrage nach solchen sich jeweilig nach Bedarf anpassen wird. Die Erfahrung konnte hierfür noch keine Belege liefern und die Theorie mit ihren deduktiven Folgerungen und Analogieschlüssen wird gerade hier etwas unsicher. Heute wird den Bahnen meistens die Pflicht aufgeladen, ihren Wagenpark auf einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Stande zu erhalten. Von einer derartigen Verpflichtung könnte bei freier Konkurrenz gar keine Rede sein. Alle Transportunternehmer könnten bei etwaigem Wagenmangel in einer Zeit grossen Verkehrsandrangs nicht gezwungen werden, nun so viel Wagen zu beschaffen, dass ein Jeder den vergrösserten Anforderungen nachzukommen vermöchte: Die Last aber auf dieselben gleichmässig zu vertheilen, wäre nicht allein unmöglich, sondern auch inkonsequent, ja geradezu unsinnig. Wollte man auch jeden Transportunternehmer anhalten, die Frachten, welche ihm angeboten werden, zu befördern, bei wirklichem Wagenmangel würde eine dahin gehende gesetzliche Bestimmung illusorisch sein. Und dieser Umstand würde wieder eine bequeme Handhabe abgeben, um etwaige Bevorzugungen zu rechtfertigen, welche der Gesetzgeber vermieden wissen möchte.

Je geringer die Zahl der Konkurrenten, um so leichter wird es sein, trotz der Schwankungen des Verkehrs alle vorkommenden Transporte auszuführen und den Wagenpark mit den geringsten Opfern dem Bedarfe in zeitlicher und örtlicher Beziehung anzupassen.

Endlich würden noch verschiedene Anforderungen, welche von staatswirthschaftlichem Standpunkte aus an das Eisenbahnwesen zu stellen sind, bei freier Konkurrenz nicht befriedigend erfüllt werden können. Das Deutsche Reich baut heute Bahnen, die vorwiegend militärischen Zwecken dienen sollen. In den maassgebenden Kreisen

dürfte wohl ebensowenig die Absicht bestehen, den Betrieb derselben konkurrierenden Privaten zu überlassen, wie man etwa Marine und Landarmee auf dem Summissionswege an den Wenigstnehmenden vergibt.

So würde denn ein Hauptvorthail der Konkurrenz, der gegenseitige Antrieb zur Erniedrigung der Kosten und zur besseren Leistung nur in geringem Grade oder gar nicht zu erhoffen sein und als wesentliche günstige Wirkung bliebe die Reduktion der Preise auf eine als angemessen zu betrachtende Höhe, indem die monopolistische Preisbestimmung in Wegfall kommt.

In dieser Beziehung aber, glaube ich, hegt man doch etwas übertriebene Erwartungen. Man geht eben von der Voraussetzung aus, dass die Konkurrenz eine zureichende sein werde. Dies wird indessen von anderen Seiten mit guten Gründen bestritten; es würden, meint man, die gleichen Erscheinungen zu Tage treten, wie sie schon häufig bei etwaigem Wettbewerbe von Linieneigenthümern beobachtet werden konnten. (Vergl. oben S. 39 ff.) Die Vorthaile des Grossbetriebes werden im Vereine mit der unumgänglichen Nothwendigkeit einheitlicher Ordnung leicht zur Fusion, also zu dem zu beseitigenden Monopole führen.

Sollen die Frachtführer denjenigen Anforderungen zu entsprechen im Stande sein, welche an das Eisenbahnwesen gestellt werden, so müssten sie über ein hinreichendes Betriebsmaterial verfügen, um wenigstens einen regelmässig gehenden Zug zusammensetzen zu können. Nun würde aber in der Regel nicht der kleine Lokalverkehr es sein, für welchen die freie Konkurrenz von Bedeutung wäre, sondern man erhofft vorzugsweise einen guten Erfolg der letzteren für den grossen und Durchgangsverkehr. Hiernach würde mit einem kleinen Wagenparke nicht gerade auszukommen sein. Zu der einen Lokomotive würden noch andere hinzutreten müssen, zumal ja die Regelmässigkeit des Transportdienstes nicht gestattet, dass die Beförderung auf dem Schienenwege einmal für einige Zeit pausire, wenn gerade eine Lokomotive ausgebessert werden muss. Nun würde es aber, um solche Ausbesserungen von Lokomotiven und Wagen vorzunehmen, nicht genügen, wenn der Unternehmer an seinem Wohnorte eine Reparaturwerkstätte besitzt. Die Zahl derselben würde schon eine recht ansehnliche sein müssen, wenn der eingerichtete Zug grosse

Strecken durchlaufen, etwa, um ein von E. Richter angeführtes Beispiel zu wählen, zwischen Königsberg und Basel kursiren soll. Wäre aber auch nicht jeder Unternehmer im Besitze solcher Werkstätten, so bliebe ihm nichts Anderes übrig, als sich für viele Fälle durch Verträge zu sichern. Zu den erwähnten Einrichtungen kämen nun noch andere, wie Anschlussgeleise, Magazine und dergl., hinzu, so dass selbst eine Frachtunternehmung von kleinerem Umfang über ein recht ansehnliches Anlage- und Betriebskapital verfügen müsste. Sonach wäre, da der grössere Besitz nur relativ wenigen Sterblichen vergönnt ist, die Konkurrenz schon durch die Natur der Sache eine sehr beschränkte.

Nun aber könnte der Minimalumfang der Transportunternehmung noch erheblich vergrössert werden durch etwaige gesetzliche Bestimmungen über Haftpflicht, sowie über Bedingungen und Art der Anstellung, der Entlassung und Pensionirung der Beamten.

Aber die angeführten Kosten und etwaigen Pflichten sind es nicht allein, welche die Zahl der zukünftigen Frachtführer bedeutend beschränken, sondern es wird auch der Geschäftsumfang der Einzelunternehmung noch desswegen besonders erweitert werden, weil der grössere Betrieb innerhalb gewisser Gränzen sich als ungleich vortheilhafter erweisen wird, als der kleinere. Mag man sich hiergegen auch noch so sehr sträuben, möge die Konkurrenz im Anfange auch eine noch so lebhafte sein; es wird im Eisenbahnwesen die kleinere Unternehmung durch die grössere konkurrirende ebenso sicher absorbirt werden, wie der alte Spinner und Weber der Maschine weichen musste, nur mit dem Unterschiede, dass hier immer noch die eine Fabrik mit der anderen einen industriellen Wettkampf auszufechten hat, während dort, wo ja nicht alle Linien und Frachtgeschäfte mit einander konkurriren, viel leichter ein Monopol entstehen kann. Wenn eine Fabrik in Birmingham ihre Preise zu hoch ansetzt oder zu schlechte Waaren liefert, so kann man einer anderen in London, Paris oder Basel Aufträge ertheilen; wenn aber ein Transport selbst auf grössere Entfernungen hin auszuführen ist, so ist die Wahl für den Versender eine viel beschränktere. Wie Reitzenstein (1874, S. 46) hervorgehoben hat, wird die ältere Verwaltung mit ihrem geschulten Personale, ihren Betriebsmitteln, ihrer Lokal- und Sachkunde u. s. w. einen so grossen Vorsprung vor

jedem neuen Konkurrenten voraus haben, dass es ihr leicht fallen wird, den letzteren, sobald er mit ihr auf die Arena der Konkurrenz zu treten wagt, zu verdrängen.

Den Verlauf des Konkurrenzkampfes der Frachtführer, wie er wohl in vielen Fällen stattfinden wird, hat in treffenden Zügen Weizmann geschildert. Ich erlaube mir, seine Ausführungen wörtlich wiederzugeben.

Weizmann geht von der Annahme aus, dass das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 in der Hauptsache auch auf die Frachtführer auf den öffentlichen Eisenbahnstrassen angewendet werden soll.

Nun lautet u. A. § 46 dieses Reglements:

„Der Transport von Gütern erfolgt von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen, ohne dass es behufs des Uebergangs von einer Station auf die andere einer Vermittelungsadresse bedarf.“

„Soll nun“, fragt Weizmann (1875 S. 11 ff.), „diese Bestimmung in Kraft bleiben oder nicht? Sie war einst ein bedeutender Fortschritt im Eisenbahn-Gütertransport, und es kann sich heute kaum noch Jemand den Zustand vergegenwärtigen, dass, wenn er beispielsweise eine Gütersendung von Brandenburg nach Schwiebus befördern will, er genöthigt sein soll, dieselbe an einen Geschäftsfreund in Berlin zu adressiren, welcher nach seiner brieflichen Anweisung die Weitersendung an einen Geschäftsfreund in Frankfurt a. O. veranlasst, welcher letztere endlich die Weitersendung an den Empfänger in Schwiebus bewirkt.“

Ich nehme an, die Bestimmung soll in Kraft bleiben und ich nehme ferner an, dass auch § 57 des Betriebs-Reglements, welcher die Lieferfristen festsetzt, Geltung behalten soll.

Hier haben wir also zwei Bestimmungen, welche vereint den Frachtführer der Zukunft (man gestatte mir der Kürze wegen diese Bezeichnung) zwingen, die ihm übergebenen Güter nach allen Orten des Reichsgebietes in einer bestimmten Frist zu befördern.

Ein Frachtführer z. B., der sich in Danzig niedergelassen hat, ist mithin verpflichtet, eine ihm übergebene, nach Reutlingen adressirte Gütersendung in einer bestimmten, ziemlich kurz bemessenen Frist bis Reutlingen zu befördern.

In welcher Weise kann er einer solchen Verpflichtung ge-

nügen? Entweder er besitzt oder miethet einen so bedeutenden Lokomotiv- und Wagenpark und besoldet ein so zahlreiches Beamtenpersonal, dass er seine Gütersendungen auf den öffentlichen Eisenbahnstrassen mit eigenen Lokomotiven, unter Führung seiner eigenen Lokomotivführer, Packmeister u. s. w. und in eigenen Güterwagen nach allen Punkten des deutschen Reichs befördern kann; oder er schliesst mit den übrigen im deutschen Reiche etablirten Frachtführern Verträge ab, durch welche der Uebergang der Güter aus der Hand eines Frachtführers in die des anderen ermöglicht und geregelt wird.

Dass ein Frachtführer der Zukunft die erste Alternative wählen wird, dass er sich niederlassen wird zu dem Zwecke, um mit eigenen oder gemietheten Transportmitteln unter Führung und Begleitung seiner eigenen Beamten Güter nach allen Punkten des deutschen Reichs zu befördern, ist allerdings möglich; ein solches Frachtführer-Unternehmen wäre aber so gewaltig, die Kosten für dasselbe wären so enorm, dass die Zahl solcher Frachtführer nur äusserst gering sein könnte. Wenn ich übrigens die Möglichkeit, dass es einem Unternehmer gelingt, einen riesigen Lokomotiv- und Wagenpark zu erwerben oder sich durch Miethsverträge zu sichern, ein enormes Beamtenheer zu besolden und auf diese Weise im Stande zu sein, die öffentlichen Eisenbahnstrassen überallhin mit eigenen Betriebsmitteln und eigenen Beamten zu befahren; wenn ich diese Möglichkeit mir mehr und mehr vergegenwärtige, dann entschwindet mir die Möglichkeit einer freien Konkurrenz der Frachtführer auf den öffentlichen Eisenbahnstrassen vollständig. Frachtführer mit einem so grossartigen Park eigener oder gemietheter Transportmittel, mit einem so zahlreichen Beamtenheere, dass sie selbst nach allen Punkten zu fahren im Stande sind, würden im deutschen Reiche wegen der enormen Unternehmungskosten nur sehr wenige existiren können und unter diesen Wenigen wäre eine Konkurrenz ganz undenkbar; sie würden den gesamten Eisenbahnverkehr in so absoluter diktatorischer Weise beherrschen, dass der jetzige Zustand von allen Transportgebern bald mit Sehnsucht zurückgewünscht werden würde.

Doch nehmen wir zunächst an, dass eine so gewaltige Transportgesellschaft, die im ganzen Reiche überallhin mit eigenen Beamten und Wagen fährt, nicht zu Stande kommt (warum sie

schliesslich im Wege der Fusion nicht zu Stande kommen sollte, sehe ich freilich nicht ab); nehmen wir vielmehr mit v. Dorn an, dass eine bedeutende Zahl von Frachtführern der Zukunft dem Publikum ihre Dienste anbieten werden.

Es wird diesen Frachtführern, um den ihnen durch das Reglement auferlegten Verpflichtungen gerecht zu werden, nur die oben erwähnte zweite Alternative übrig bleiben, nämlich durch Verträge den Uebergang der Güter zu regeln, — Verträge, in welchen sich die sämtlichen Frachtführer der Zukunft dazu verpflichten, dass ein Jeder die ihm von einem Anderen übergebenen Güter zur Weiterbeförderung übernimmt und dass die Zeit der Gesamtbeförderung eine bestimmte Frist nicht überschreiten darf.

Aber nicht blos über diese Punkte werden die Frachtführer der Zukunft bindende Verträge abzuschliessen haben; noch viele andere Bestimmungen der Betriebs- und der sonstigen Reglements werden diese Frachtführer zu Verträgen zwingen — ich erinnere nur an die Bestimmungen über die Haftpflicht — und es wird Niemandem möglich sein, sich als Frachtführer der Zukunft niederzulassen, wenn er nicht in die Rechte und Pflichten, welche diese Verträge gewähren, resp. auferlegen, voll einzutreten bereit ist, weil eben keinem Frachtführer möglich sein wird, die ihm durch das Betriebs-Reglement dem Publikum gegenüber auferlegten Pflichten ohne Beihilfe der anderen Frachtführer zu erfüllen.

Es gibt eben nur zwei Möglichkeiten; — entweder die Frachtführer der Zukunft haben jeder für sich so bedeutende Kapitalien, dass jeder für sich im Stande ist, nach allen Stationen des deutschen Reichs mit eigenen Transportmitteln und mit eigenem Personal Güter zu befördern — und diese Möglichkeit ist, wie gesagt, selbstverständlich gar nicht in Betracht zu ziehen; — oder — und dies ist eben die einzige in die Praxis zu übersetzende Möglichkeit — alle Frachtführer verpflichten sich zur Einführung derjenigen Maassregeln, durch welche die ihnen von Reichs wegen auferlegten Pflichten von ihnen erfüllt werden können, d. h. sie bilden einen Verein deutscher Eisenbahnfrachtführer, beschliessen ein Vereinsstatut, ein Uebereinkommen zum Betriebs-Reglement, ein Uebereinkommen über die Behandlung von Reklamationen, ein Regulativ über die gegenseitige Wagenbenutzung, technische Vereinbarungen über den Bau der Transportmittel u. s. w.

Es fragt sich nun, ob diesem Verein, der, wie wir eben gesehen, unbedingt nothwendig ist, seitens des Reichs die Verpflichtung auferlegt werden soll, Jedermann als Mitglied zuzulassen. Es wird ihm dies kaum zugemuthet werden können, es wird vielmehr von jedem Frachtführer, der auf den öffentlichen Eisenbahnstrassen Transportgeschäfte betreiben und der in die den Mitgliedern des Vereins auferlegten Pflichten und gewährten Rechte eintreten will, der Nachweis verlangt werden müssen, dass er zahlungsfähig ist und vor Allem, dass er im Besitz eines ausreichenden Lokomotiv- und Wagenparks sich befindet; mit etwa 5 Lokomotiven, 10 Personen-, 5 Vieh- und 50 Güterwagen wird man Niemand als Frachtführer der Zukunft zulassen können.

Abgesehen aber davon, dass der nothwendige Eintritt eines jeden Frachtführers in die von der Gesamtheit der Frachtführer gewährten Rechte schon das Reich veranlassen muss, nur mit Betriebsmitteln wohl ausgestattete Frachtführer auf den öffentlichen Eisenbahnstrassen zuzulassen, so liegt es in der Natur dieses Frachtgeschäftes auch schon selbst, dass Niemand mit geringen Mitteln sich unterfangen kann, als Eisenbahnfrachtführer sich niederzulassen: — die Beschaffung eines nur mässigen Transportmittel-Parks, die Unterhaltung des Beamten-Personals, die Einrichtung von Agenturen in einer nur mässigen Zahl von Eisenbahnstationsorten, alles das erfordert immerhin ein so bedeutendes Kapital, dass nur die Aktien-Gesellschaft als diejenige Form gedacht werden kann, in welcher der Frachtführer der Zukunft möglich ist.“

Verdrängung der Schwächeren, Koalition der Kräftigeren oder gar vollständige Verschmelzung derselben zu einem einheitlichen und damit durch keine Konkurrenz mehr zu bedrohenden mächtigen Unternehmen würde hiernach das endliche Resultat des erstrebten Wettkampfes der Frachtführer auf der freigegebenen Linie bilden, der heutige Zustand wäre erreicht oder gar überboten, die Konkurrenz erschöpft und an ihre Stelle das Monopol getreten.

Dass ein solcher Entwicklungsgang stattfinden kann, haben Vorgänge der Praxis schon öfter bestätigt. So berichtet Cohn (II, S. 89) von England: „Die grössten Speditionsgeschäfte Englands sind mit der Zeit aus ihrer früheren Unabhängigkeit zu Bediensteten der grossen Eisenbahngesellschaften herabgesunken. Der

Eisenbahnverkehr duldet am meisten da, wo er am grössten ist, selbst in der An- und Abfuhr, keine Zersplitterung, sondern verlangt Einheit. Aber auch vorher war von einer Konkurrenz der Frachtführer keine Rede. Das Frachtgeschäft hatte sich vor 1847 schon beim Betriebe auf den Kanälen zu einzelnen grossen Unternehmungen konzentriert.“

Uebrigens redet die Logik der Thatsachen hier so vernehmlich und deutlich, dass selbst Anhänger der freien Konkurrenz auf der Linie nicht umhin können, zuzugestehen, dass das Eisenbahnwesen, wenn es allen an dasselbe zu stellenden Anforderungen genügen und möglichst leistungsfähig sein soll, einen lebhaften Wettbewerb gar nicht gestattet, sondern dringend eine einheitliche Ordnung und Regelung innerhalb sehr weiter Grenzen fordert.

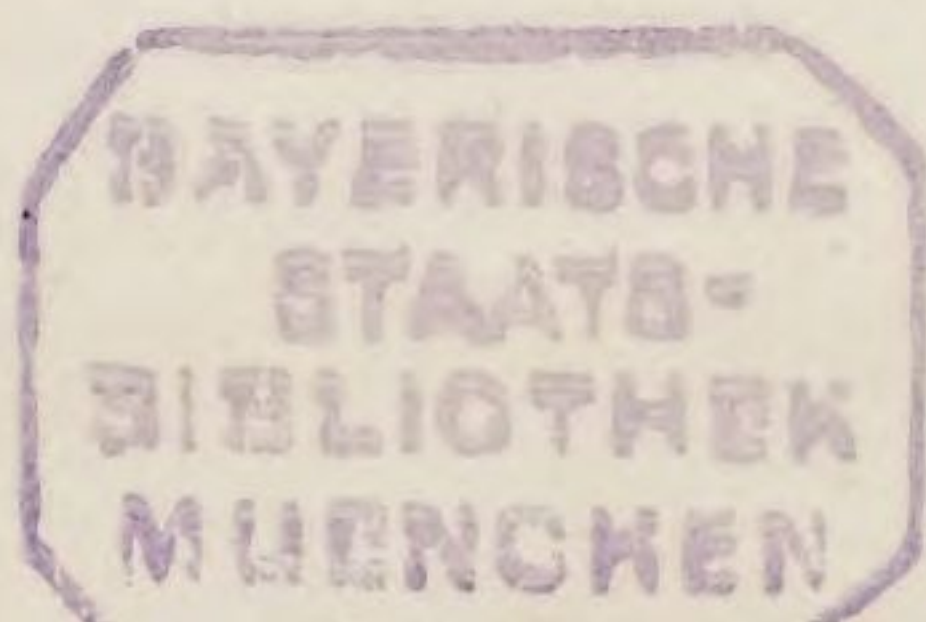
So meinte Gensel auf dem 14. volkswirtschaftlichen Kongresse:

„Es ist auch ein Irrthum, wenn man sagt, es werde durch die Konkurrenz eine Verwirrung herbeigeführt. Man sagt: Jetzt liegt die ganze Sache in einer Hand, da ist eine einheitliche Leitung und Alles schönstens geordnet; wenn nun an die Stelle der Eisenbahnverwaltung eine Menge von Spediteuren treten, die unter einander sich Konkurrenz machen, so entsteht eine heillose Verwirrung. Ich denke mir, es wird im Gegentheil sehr häufig eine Vereinfachung entstehen. Betrachten Sie den durchgehenden Verkehr. Auf der Strecke zwischen Bremen und Leipzig z. B. sind fünf verschiedene Bahnverwaltungen, die zusammen den Betrieb ausüben. Diese fünf Eisenbahnverwaltungen wird man doch nicht als eine einheitliche betrachten dürfen. Wäre hingegen das Ziel, das vom Herrn Referenten hingestellt wurde, durchgeführt, dann würde möglicherweise ein einziges grosses Speditionshaus im Stande sein, einen durchgehenden Verkehr zwischen beiden Orten ganz einheitlich durchzuführen. Dieses eine Haus würde mit allen fünf Bahnverwaltungen — die nur den Fahrverkehr zu besorgen hätten — kontrahiren und dem Publikum die zweckmässigsten und billigsten Bedingungen stellen können. Dazu ist es einfach gezwungen durch die Konkurrenz; denn wollte es seine Stellung einseitig ausbeuten, so würde sehr bald ein zur Konkurrenz befähigtes Haus billigere Bedingungen anbieten und jenes verdrängen.“

Von einer Konkurrenz könnte überall da, wo einmal jene

„Vereinfachung“ entstanden ist, füglich keine Rede mehr sein, wenigstens so lange nicht, als der selbst von Gensel nicht gerade verworfene Zustand des Alleinbetriebs sich behauptet. Nun ist freilich die „potentielle“ Konkurrenz nicht formell ausgeschlossen. Ein neuer Frachtunternehmer kann denjenigen verdrängen, welcher seine Preise zu hoch hält und die Wünsche des Publikums nicht genügend berücksichtigt. Diese Gefahr, glaubt man, werde es schon bewirken, dass sich Leistungen und Transportsätze innerhalb der Grenzen der Angemessenheit erhielten. Darum meinte auch Al. Meyer auf dem 4. Handelstage: „Es liegt uns ja gar nichts daran, den Spediteuren zu einer sie fördernden Konkurrenz gegen die Eisenbahnen zu verhelfen; es liegt uns nur daran, die Eisenbahnen auf dem Wege der Konkurrenz zu zwingen, dem Publikum so günstige Bedingungen zu stellen, dass gar kein Spediteur mit ihnen selbst konkurrieren kann.“ Doch können jene Grenzen praktisch etwas weit gezogen sein und noch einen recht grossen monopolistischen Spielraum lassen. Das befähigtere Haus wird sich so leicht und rasch nicht immer finden. Sollte dies aber auch der Fall sein und sollte auch ein solches Haus vollständig ausreichende Mittel besitzen, so werden immer noch einige erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden sein, da man eben doch nicht, wie es sich E. Richter vielleicht vorstellt, mit einem einfachen: „da bin ich!“ seine Züge auf das Geleise fahren lassen kann. Denn hier kommen u. A. ja auch Rechtsfragen in's Spiel, von denen einige schon oben kurz berührt sind. Abgeschlossene Verträge, auch wenn sie nicht gerade eine lange Reihe von Jahren umfassen, wird man nicht so ohne Weiteres über Bord werfen dürfen.

Aber nehmen wir auch an, der neue Konkurrent erscheine mit seinem Wagenpark auf dem Schienenwege, so wird er den Kampf doch nur dann aufnehmen können, wenn sein Material nach allen Richtungen hin zulänglich ist. Hat er zu wenig Wagen, so würde es dem älteren Unternehmer nicht allzu schwer fallen, das Feld zu behaupten. Das Gleiche würde der Fall sein, wenn für den letzteren die Zugordnung eine günstigere wäre. Seine Züge hatten seither einen zweckmässigen Anschluss an die der fremden Bahnen. Soll er nun dem neuen Konkurrenten weichen, soll das Loos zwischen beiden entscheiden oder endlich soll der neu eintretende Unternehmer seine Züge so einschieben, wie es



eben geht? Dies sind ziemlich verwickelte Fragen, die sich nicht einfach mit dem Hinweise darauf lösen lassen, dass die Technik noch eine ganz bedeutende Vergrößerung der Zugzahl gestatte; lasse doch in London die Metropolitan railway alle drei Minuten einen Zug nach beiden Richtungen hin abgehen. Aber gerade mit diesem Beispiel hat man eine Achillesferse der eigenen Theorie aufgedeckt. Denn es könnte doch wohl im Ernste nicht behauptet werden, dass auf der genannten frequenten Bahn noch einer oder mehrere Konkurrenten zugelassen werden könnten, sobald man der bestehenden Gesellschaft nicht einfach einige Züge aberkennen will, um sie den neuen Unternehmern zu überweisen. — Doch die Minuten kommen hier nicht allein in Frage. Auch wegen des Vorrangs bei Aufstellung der Züge auf den Stationen, der Be- und Entladung u. s. w. können eine Menge von Verwickelungen und Streitigkeiten erwachsen, welche auf dem Wege freien Wettbewerbs nicht zu beseitigen sind.

Aber nehmen wir auch an, die mit einander konkurrierenden Häuser oder Gesellschaften stünden in jeder Beziehung gleich mächtig einander gegenüber, alle seien befähigt, den ganzen Verkehr zu bewältigen, so wird ein Kampf auf Leben und Tod unvermeidlich sein. Die Unternehmer werden sich abwechselnd unterbieten, denn sie sind genöthigt, todte Zeiten zu mindern und leer stehende Wagen auszunutzen, wenn sie schliesslich davon auch keinen Gewinn haben werden. „Dieses Spiel des gegenseitigen Unterbietens mag einige Wochen, mag auch vielleicht Monate dauern, und während dieser Periode werden Handelsstand und Private allerdings den Vorthail einer Güterbeförderung zu Preisen haben, die ausserordentlich niedrig und oft erheblich niedriger sind als die Selbstkosten; doch muss dies Unterbieten ein Ende erreichen entweder in der Weise, dass diejenigen Gesellschaften, welche den andauernden Ausfall ihrer Einnahmen nicht ertragen können, ruinirt werden oder liquidiren oder indem sie sich mit der am besten fundirten Gesellschaft durch Fusion vereinigen, oder endlich indem die vorhandenen Gesellschaften Frieden schliessen und sich im Wege der Koalition verpflichten, gleiche Frachtsätze zu erheben und die eingeführten gleichen Frachtsätze nur in Uebereinstimmung abzuändern“ (Weizmann, S. 20).

In beiden Fällen würde ein Vorthail der Konkurrenz und

zwar der einer temporären oder dauernden Reduktion der Preise mit einem allzu grossen Opfer erkaufte. Es würde ein grosser Wagenpark beschafft, welcher keine wirthschaftliche Verwendung finden kann, da er den Bedarf bedeutend übersteigt. Ueberdies würde nach erfolgter Fusion die Bestimmung des Frachtsatzes durch Konkurrenz nicht gerade erfolgen; und wenn der Wettbewerb damit geendet hat, dass die Besiegten liquidirten, so wird ein neuer Versuch allzubald nicht wieder gewagt werden, und der Sieger kann schon seine Tarife so normiren, dass sie ihm erklecklich mehr als die übliche Verzinsung abwerfen, ohne dass ihm ein wirksames Halt zugerufen wird.

Hiernach dürfte wohl die vom 14. volkswirthschaftlichen Kongresse adoptirte Ansicht Gensel's, nach welcher: die Einwendungen gegen die freie Konkurrenz grossentheils auf Verkenntung des Wesens derselben beruhen sollen, welches nicht darin zu suchen sei, dass eine Funktion von möglichst Vielen, sondern dass sie von Demjenigen ausgeübt werde, welcher jeweilig dazu am geschicktesten sei, nicht ganz zutreffend sein. Ausserdem aber scheint mir hier das Wesen der Konkurrenz mit ihrer etwaigen Wirkung verwechselt zu sein. Das Kriterium des Begriffes Konkurrenz ist, sollte ich denken, der Kampf. In diesem Kampfe werden die Stärksten Sieger sein und so lange das Feld behaupten, als sie neuen drohenden Angriffen zu begegnen wissen. Jeweilig, wenn der Kampf ausgefochten ist, hat auch die Konkurrenz ein Ende genommen.

Uebrigens haben die Vertheidiger der „freien Konkurrenz auf der Linie“ selbst zugegeben, dass ihr Projekt heute noch nicht durchführbar sei, weil demselben zu grosse technische Schwierigkeiten im Wege stünden. So lange die letzteren noch nicht beseitigt sind, werden darum auch einseitig regulirende Gewalten auf dem Gebiete der Tarification wirken. Die Frachtsätze werden leicht innerhalb gewisser Gränzen einen monopolistischen Charakter tragen und aus diesem Grunde wird ein Einschreiten des Staates ebenso wohl sich als erforderlich erweisen können, wie früher (und auch jetzt noch) die Taxen in manchen Zweigen des Verkehrs nicht zu entbehren waren, in welchen dem gegen Konkurrenz genügend gesicherten Beherrscher des Marktes ein Publikum gegenüber stand, das sich selbst nicht immer und überall zu helfen vermochte.

Sonach ist es auch durchaus zweckmässig, ja geradezu notwendig, dass der Staat sich konzessionsmässig oder gesetzlich das Recht vorbehält, die Normirung der Transportpreise so weit zu beeinflussen, als dies von staatswirthschaftlichem Interesse ist. Hierher gehört nicht allein die Festsetzung von Maximaltarifen, die, wenn auch schwierig zu bemessen und oft (zumal bei in Wirklichkeit nicht selten recht kargen Dividenden) vollständig entbehrlich, eine Handhabe bieten können, um erforderlichen Falls der monopolistischen Ausbeutung eine Gränze zu setzen, sondern es sind dahin auch etwaige Vorschriften über anzuwendende Tarifsysteme zu rechnen. Denn eben diese letzteren können, wie schon oben erwähnt, unter Umständen von einer viel grösseren Bedeutung sein, wie die absolute Höhe des einzelnen Frachtsatzes selbst.

VII.

Die Tarifsysteme im Allgemeinen.

Die Frage, welche gegenwärtig lebhaft die Gemüther bewegt, ist die, nach welchem Systeme die Tarifierung zu erfolgen habe, mit anderen Worten, ob eine ganz gleiche oder eine mehr oder weniger verschiedene Bemessung der Transportpreise für die Leistungseinheiten stattfinden solle. Hierbei wird man zu verschiedenen Resultaten gelangen, je nachdem man die Einfachheit der Verwaltung auf Kosten einer strengeren Gerechtigkeit und Billigkeit begünstigt, den privatwirthschaftlichen Gesichtspunkt der höchsten Rentabilität oder den mehr gemeinwirthschaftlichen einer richtigen Belastung nach Maassgabe der Selbstkosten oder endlich den kommunistischen einer solidarischen Unterstützung behauptet wissen will.

Von den „Systemen“, welche thatsächlich existiren oder befürwortet werden, sind es eigentlich nur zwei, die sich begrifflich scharf von einander abheben und darum auch eine klarere Darstellung ihres Wesens und ihrer Wirkungen gestatten. Die übrigen sind daraus hervorgegangen, dass man von der Verwirklichung des dem einen oder dem anderen jener beiden Systeme zu Grunde liegenden Gedankens in der Praxis mehr oder weniger abgewichen ist, weil man eben bemerkte, dass ein einseitiges starres Festhalten an demselben zu Unzuträglichkeiten führte. Denn die Anforderungen, welche an das Eisenbahnwesen gestellt werden, sind doch allzu mannigfaltig und wechselnd, als dass eine konsequente Berücksichtigung nur einer derselben durchaus genügen könnte. Ebenso wenig wie jemals im sozialen Leben der Individualismus oder der Kommunismus auf allen Gebieten ausschliesslich zur

Herrschaft gelangen kann, ebenso wenig darf auch bei der Tarifierung aller Eisenbahnen lediglich der Gesichtspunkt der höchsten Rentabilität oder derjenige der solidarischen Ausgleichung maassgebend sein. Ganz aus dem gleichen Grunde würden Einfachheit und Billigkeit oder eine mathematisch genaue Anpassung von Leistung und Gegenleistung nicht zur ausschliesslichen Norm für die Tarifierung zu erheben sein.

Dem Umstande, dass man diesen verschiedenen Anforderungen Rechnung zu tragen suchte, ist denn auch die Entstehung der sog. „gemischten Systeme“ zu verdanken. Man bezeichnet zwar nur einige der in der Praxis durchgeführten Systeme mit diesem Namen, in Wirklichkeit gibt es aber überhaupt keines, welches nicht „gemischter“ Natur wäre.

Für unsere Zwecke hätten wir etwas eingehend das natürliche System, bzw. dessen logische Konsequenz das Zonenprinzip auf der einen und das Klassifikationssystem auf der anderen Seite zu betrachten und mit einander zu vergleichen, um daran anschliessend einzelne Tarifierungen als Spezialfälle zu behandeln.

Hiernach sind das Wesen dieser Systeme und ihre Wirkungen zu schildern und zu dem Ende die Gründe anzugeben und zu beleuchten, welche für oder wider dieselben sprechen oder auch nur vorgeführt werden. Dabei werden wir finden, dass man in seiner Argumentation bisweilen den Doktrinarismus zu sehr auf die Spitze getrieben und von vielen Faktoren, welche in Betracht kommen, nur einen einzigen oder einige wenige in's Auge gefasst hat. Darum lässt sich sehr oft gegen Anhänger beider Systeme der Vorwurf, sie gingen zu weit, erheben, während derselbe in der Regel der anderen Partei gegenüber aufgeworfen wird. Das bekannte Wort: „est modus in rebus, sunt certi denique fines“, welches in unserem vielgestaltigen sozialen Leben mit seinen mannigfaltigen, bald mit einander harmonirenden, bald einander ausschliessenden Interessen nicht genug beherzigt werden kann, behauptet auch seine Giltigkeit im Tarifwesen unserer modernen Eisenbahnen.

VIII.

Das natürliche System.

A. Begriff.

Als natürliches System, oft auch Wagenraum- und Gewichtssystem genannt, kann man diejenige Methode der Tarifierung auffassen, welche die Frachtsätze lediglich nach Gewichts-, bzw. Volumeinheiten auf der einen und nach Längeneinheiten der durchlaufenen Strecke auf der anderen Seite abstuft, ohne dass auf Menge und Beschaffenheit der aufgegebenen Waaren oder auf etwaige Konkurrenzen u. s. w. Rücksicht genommen wird. Der ganze Tarif könnte demnach nur aus einer einzigen Position bestehen, die da lautete: „Der Transport je eines Zentners oder Scheffels kostet auf je eine Meile x Pfennige“. Die Verfrachtung von 100 Zentner Gold auf eine Entfernung von 100 Meilen würde hiernach eben so theuer sein wie die Beförderung von 400 Zentner Holz auf 25 Meilen.

Dies ist wenigstens das System, durchgeführt in seiner vollen Reinheit, welches man im Auge hat, wenn verschiedene der später anzuführenden Argumente für und wider vorgebracht werden.

Der Gedanke, auf welchem dasselbe begründet ist, hat neuerdings viele Befürworter gefunden und zwar in den verschiedensten Kreisen der Bevölkerung. Es besitzt eben unläugbar einige recht glänzende Vorzüge, die bald für den Einen, bald für den Anderen mehr hervortreten. Darum rühmt hier ein Beamter seine Einfachheit, dort ein Kaufmann seine Gerechtigkeit und an einem dritten Orte gar ein Spediteur seine Rentabilität. Aber nicht allein Expedienten, Inspektoren, Händler, Industrielle und Landwirthe vertheidigen das System, sondern dasselbe erfreut sich auch im Reichseisenbahnnamte einer ziemlich warmen Vertretung.

Vielfach wird auch das natürliche System schlechthin mit derjenigen Methode der Tarifierung identifiziert, welche seit 8 Jahren in Elsass-Lothringen eingebürgert ist, und zwar aus dem Grunde, weil hier dem „heutigen Streben nach Vereinfachung und Gleichmässigkeit“ in umfassender Weise Genüge geleistet wurde.

Man preist es gewöhnlich als einen grossen Vorzug des Elsass-Lothringischen Systems, es bemesse den Frachtsatz ausschliesslich nach der Transportleistung. Doch ist dieser Ausdruck, wie von der anderen Seite mit Recht bemerkt wird, ein unbestimmter und doppelsinniger. Denn es fragt sich, ob man dabei an die Bedeutung denkt, welche die Beförderung für den Verfrachter hat, oder an die Kosten, welche durch den Transport der Bahn erwachsen. Gewöhnlich, aber nicht immer, hat man die letzteren im Auge, insbesondere dann, wenn ausdrücklich behauptet wird, der Preis müsse naturgemäss gleich den Kosten sein.

Die Elsass-Lothringische Tarifierung scheint nun ganz streng nach dem Grundsatz gebildet zu sein, dass für den theueren Transport ein höherer Preis angesetzt werde als für den weniger kostspieligen. Denn nach demselben ist nicht allein für grössere Geschwindigkeit mehr zu zahlen als für die geringere, sondern es ist auch der Transportpreis für grössere Mengen relativ niedriger als der für kleinere. Ferner wird für Frachten, welche ein kostspieligeres Transportmaterial erheischen, mehr verlangt, als für solche, welche in dieser Beziehung bescheidenere Ansprüche stellen. So beziffern sich die Tarifsätze in Pfennigen:

für:	nach dem Tarif vom August 1871		nach dem Tarif vom Juli 1874	
	Fracht per Zentner und Meile	Expeditions- gebühr pro Zentner	Fracht per Zentner und Meile	Expeditions- gebühr pro Zentner
Eilgut	9,6	12	Das Doppelte der Fracht von Nicht-Eilgut	
Stückgut	3,84	9,6	4,8	12
Wagenklasse A. (bedeckte Wagen)				
a. für 100 Ztr. .	2,88	7,2	3,2	7,2
für d. 100 Ztr. über- schiessende Ge- wicht zusätzlich .	1,92	2,4	—	—
b. für 200 Ztr. . .	2,40	4,8	2,4	7,2

für:	nach dem Tarif vom August 1871		nach dem Tarif vom Juli 1874	
	Fracht per Zentner und Meile	Expeditions- gebühr pro Zentner	Fracht per Zentner und Meile	Expeditions- gebühr pro Zentner
Wagenklasse B. (offene Wagen)				
a. für 100 Ztr. . .	1,92	7,2	2,48	7,2
für das 100 Ztr. über- schiessende Gewicht zusätzlich . . .	0,96	2,4	—	—
b. für 200 Ztr. . .	1,44	4,8	1,80	7,2
Spezialtarif . . .	0,96	7,2	1,152	7,2

Die Expeditionsgebühr gilt für Entfernungen von über 10 Meilen. Bei geringeren Entfernungen ist sie bis auf 4,8 Pf. abgestuft.

Nach diesem Tarif ist die Beförderung der Stückgüter, d. h. derjenigen Güter, welche vom Versender in geringeren Mengen als 100 Zentner aufgegeben werden, verhältnissmässig theuer. Der Zentner kostet gerade doppelt so viel wie der der Wagenladungs-klasse A, b, d. h. solcher Güter, welche in einem Gewichte von mindestens 200 Zentner aufgegeben werden, mithin wenigstens einen bedeckten Wagen anfüllen. Dagegen sinkt der Preis auf nahezu $\frac{1}{3}$, wenn die Beförderung in Mengen von mindestens 200 Zentner in offenen Wagen erfolgt; und im Spezialtarif, welcher für bestimmte, benannte Güter, insbesondere solche gilt, welche in der Reichsverfassung aufgeführt sind, beziffert er sich auf nicht ganz $\frac{1}{4}$ des Preises für Kolli. Darum wird auch der Frachtsatz im Elsass-Lothringischen Tarife leicht höher als in einem anderen, wenn man nicht 100 Zentner zu versenden hat oder wenn das Volum oder sonstige Umstände das Beladen der Wagen mit einem Gewichte von 100—200 Zentner nicht gestatten, der fragliche Artikel aber in dem anderen Systeme einer begünstigten Klasse eingereiht ist.

Als Grund dafür, dass nicht allein die Expeditionsgebühr, sondern auch der Frachtsatz für Wagenladungen niedriger ist als für Stückgüter, wird angegeben, dass der Transport der letzteren relativ kostspieliger sei, als der der ersteren. Namentlich könnten Wagenladungen auf grössere Entfernungen hin weit schneller und

sicherer befördert werden, als die den vielen Umladungen und Beschädigungen ausgesetzten Einzelgüter.

Der Tarif macht ferner einen Unterschied im Transportpreis für den Gebrauch von offenen und von bedeckten Wagen, indem der Versender, wenn für eine Waare die Benutzung eines bedeckten Wagens nicht besonders vorgeschrieben ist, nach Belieben einen offenen oder einen bedeckten Wagen fordern kann. Dieser Unterschied ist nicht zu verwerfen, wenn man für die Tarifierung den Standpunkt als den richtigen bezeichnet, welcher für den grösseren Aufwand auch eine höhere Vergütung verlangt. Ob man ihn danach auch zutreffend bemessen hat, ist freilich eine andere Frage. Von vielen Fachleuten wird dies in Abrede gestellt. Ferner würde, wenn man einmal bezüglich der aufgegebenen Quantitäten und der benutzten Wagenarten den erwähnten Grundsatz der Frachtpreisbemessung als zulässig anerkennt, der letztere in anderen Fällen doch nicht ohne Weiteres auszuschliessen sein. Wollte man ihn aber mit etwas mehr Konsequenz, als es wirklich geschieht, zur Anwendung bringen, dann dürfte unter Umständen das natürliche System ziemlich stark durchlöchert werden. Will man dies jedoch verhüten und an der jenem Systeme zu Grunde liegenden Idee der Vereinfachung festhalten, so müsste man andere Argumente vorbringen, als diejenigen, mit welchen die Elsass-Lothringische Tarifierung vertheidigt zu werden pflegt. Dann müsste man jede spezielle Belastung nach den Kosten als eine Ausnahme besonders zu rechtfertigen suchen.

Nun hat man freilich die Frage aufgeworfen, ob die Unterscheidung zwischen offenen und bedeckten Wagen ein Charakteristikum des natürlichen Systemes bilde. Und diese Frage, so wunderlich sie klingt, ist — *mirabile dictu* — von dem Einen mit „ja“, von einem Anderen mit „nein“ beantwortet worden. Ich dünke doch, ehe eine solche Frage überhaupt gestellt werden kann, müsste man sich darüber verständigen, was denn eigentlich ein „natürliches System“ ist. Bezeichnet man als ein solches dasjenige, welches die Tarifierung lediglich von Frachtmenge und Weglänge abhängig macht, so würde die Antwort „nein“ lauten müssen. Nennt man aber das Elsass-Lothringische System „das“ natürliche, so würde jene Frage überhaupt hinfällig sein und es wäre nur zu untersuchen, ob die erwähnte Unterscheidung wirtschaftlich gerechtfertigt ist.

Dem Prinzip der Vereinfachung für die Verwaltung der Eisenbahnen entspricht es, wenn die letztere solche Arbeiten, welche nicht direkt zum Transportgeschäfte gehören, möglichst von sich abzuwälzen sucht. Darum überlässt man in Elsass-Lothringen Anfuhr, Be-, Entladung und Abfuhr der Wagenladungsgüter dem Versender und Adressaten.

Nun wird aber in der Regel der Versender nicht im Stande sein, Eilgüter und Stückgüter zu verladen, weil ihm die nöthigen billigen Arbeitskräfte fehlen. Auch würde es mit der Ordnung und mit der wirthschaftlichen Ausnutzung des Fahrparks nicht vereinbar sein, wenn für jede einzelne Waare ein besonderes Personal sich auf dem Bahnhofe zu schaffen machen wollte. Diesem Uebelstande kann freilich dadurch vorgebeugt werden, dass die Kolli einer Mittelsperson, dem Spediteur, überliefert werden, welcher dieselben dann nicht als Stückgut aufgibt, sondern mit wenigen Ausnahmen zu Wagenladungen vereinigt. Insoweit dies jedoch nicht geschieht, befasst sich die Bahnverwaltung mit der Beladung und Entladung von Stück- und Eilgütern. Dagegen kann sie, wenn die einzelnen Objekte über 750 Kilogramm wiegen oder wenn die Dimensionen der Art sind, dass sie die Verladung in nur einen Wagen nicht gestatten, verlangen, dass der Versender die Beladung und der Adressat die Entladung besorge.

Natürlich kann die Summe, welche die Bahnverwaltung von dem Versender erhebt, geringer sein, wenn sie nur die Transportarbeit ausführt, als wenn sie auch noch die genannten Geschäfte in die Hand nimmt. Dies darf bei einem Vergleiche der von verschiedenen Bahnen festgesetzten Frachtpreise nicht übersehen werden.

Nun hat aber jede Regel ihre Ausnahmen. So kann denn auch der Fall eintreten, dass Versender und Adressat nicht im Stande sind, jene Arbeiten in zweckmässiger Weise und mit nicht zu hohem Aufwande zu erledigen. Für diesen Fall ist denn auch Vorsorge getroffen, indessen mit der ausdrücklichen Erklärung, dass die Bahnverwaltung sich nur dann, wenn sie gerade über die nöthigen Arbeitskräfte zu verfügen in der Lage ist, auch mit der Entladung und Beladung von Wagenladungsgütern auf Kosten der Versender oder Adressaten befasse.

Da nun die Beladung Sache des Eigenthümers ist und die

Vereinigung verschiedener Güterarten in einem Wagen gestattet wird, so muss demgemäss auch die Verantwortlichkeit der Verwaltung beschränkt werden. Letztere haftet aus diesem Grunde in keiner Weise für Beschädigungen, die in Folge von Zusammenladungen entstehen.

Der Spezialtarif gilt für Gewichtsmengen von mindestens 200 Zentner. Diese Beschränkung hat schon Veranlassung zu Ausstellungen gegeben. Man wollte auch für die hierher gehörigen Güter eine gleiche Abstufung angewandt wissen, wie bei denen der Klassen A. und B. Doch wurde hiergegen von einem Fachmanne geltend gemacht, dass für die meisten jener Güter die Herstellung einer besonderen Klasse für Mengen unter 200 Zentner nicht nothwendig sei, weil Quantitäten unter 200 Zentner seltener aufgegeben würden. Es würde darum, wenn man für einige Ausnahmefälle sorgen wolle, die hierfür nöthige Arbeit zu verwickelt und kostspielig werden. Insbesondere aber würde jenes Verlangen der Klassenbildung da von geringerer Bedeutung sein, wo neben den Wagenladungsklassen A. und B. noch mehrere Spezialtarife bestehen und in den billigeren Klassen der letzteren Massengüter im echten Sinne des Wortes eingereiht sind, während die Sätze der theuereren sich denjenigen der Klasse B. nähern.

Von einer anderen Seite wurde nun noch eine Forderung gestellt, welche über die genannte hinausging. Man meinte, wie man für Wagenladungen eine bzw. mehrere Spezialklassen gebildet habe, so solle dies auch für Stückgüter geschehen, so dass man eine allgemeine Stückgutklasse und eine solche habe, welche die Stückgüter der Spezialtarife in sich begreife. Ferner wurde eine Abstufung der Taxen nach Maassgabe der aufgegebenen Gewichtsmengen verlangt, so dass etwa die Sätze für 1000, 2000, 3000, 4000 und 5000 Kgr. verschieden bemessen würden. Wollte man diesem Ansinnen Folge leisten, so würde unter Umständen die damit verbundene Mehrarbeit zu gross werden im Verhältniss zu ihrem Erfolge. Die Klassifizierung der Güter entspricht an und für sich nicht dem Gedanken, welchem das natürliche System entsprungen ist. Sie dürfte demnach, wenn man mit dem letzteren nicht vollständig brechen will, nicht weiter gehen, als unbedingt nothwendig ist. Aber auch die Abstufung nach Gewichtsmengen würde nicht zulässig sein, wenn damit nicht eine entsprechende

Kostenminderung und Raumausnützung erzielt würde, wie sie von der Begünstigung der vollen Wagenladungen zu erwarten sein soll.

B. Der Name „natürliches System“

mag wohl schon oft Veranlassung dafür gewesen sein, dass der Eine oder Andere sich für diese Art der Tarifierung erklärte. Insbesondere wird er solche Anhänger der letzteren gewonnen haben, die sich lieber mit einer oberflächlichen Betrachtung der Erscheinungen begnügen und sich durch Bezeichnungen irre führen lassen, statt das Wesen der Dinge selbst zu erforschen. Man nimmt eben bisweilen kurzer Hand an, die Tarifierung sei desswegen in Wirklichkeit natürlich, weil man sie einmal mit diesem Namen bedacht hat.

Doch hat der Begriff „natürlich“ hier einen ähnlichen Sinn und eine ähnliche Bedeutung wie in der systematischen Botanik. Man hat auch in dieser Disziplin „natürliche Systeme“ aufgestellt und damit in Wirklichkeit nichts Anderes angedeutet, als dass man aus irgend einem Grunde dasjenige, welchem man jene Bezeichnung beilegte, für besser und zweckmässiger hielt als andere.

Hiernach ist dieser Begriff „natürlich“ ein durchaus relativer, und zwar verschieden je nach dem Zwecke, der erfüllt werden soll. Stellt man sich lediglich auf den Standpunkt der Einfachheit, so müsste man das Zonenprinzip für ein sehr natürliches erklären, und am natürlichsten müsste dann diejenige Tarifierung erscheinen, welche für alle Leistungseinheiten einen absolut gleichen Preis ansetzt. Will man in gewisser Beziehung gerecht sein, so kann man nur diejenige Tarifierung für natürlich halten, welche Jeden, der die Bahn benutzt, nach Maassgabe der von ihm veranlassten Selbstkosten belastet. Fordert man aber, dass die Bahn möglichst rentabel sei, so wird man ganz „natürlich“ auch für dasjenige System der Frachtsatzbemessung sich entscheiden müssen, welches den höchsten Gewinn abwirft. Aus diesem Grunde kann man auch weder die Klassifikation, noch die differenzielle Tarifierung, noch endlich die Ermässigungen für Rückladungen oder die Frachtrabatte ohne Weiteres als schlechthin unnatürlich verwerfen.

Das erwähnte System wird auch Wagenraum- und Gewichtssystem genannt.

Selbstverständlich wird dabei nicht daran gedacht, die Güter

nach dem Raume, gleichzeitig aber auch nach dem Gewichte zu tarifiren, was eben schlechterdings unmöglich wäre, da die spezifischen Gewichte sich umgekehrt verhalten wie die Volumina. Mit jener zusammengesetzten Bezeichnung soll eben nur angedeutet werden, dass bald der Raum, bald das Gewicht als Grundlage der Frachtsatzbemessung dienen soll, je nachdem das Eine oder das Andere als nöthig und vortheilhaft erachtet wird.

Würde der Transportpreis lediglich nach dem Gewichte berechnet, so würde die Verfrachtung der Waaren von grossem spezifischen Gewichte trotzdem sehr theuer zu stehen kommen, dass sie einen kleinen Raum ausfüllen, somit weniger Wagen erfordern, während für eine leichtere Ladung, die viele Wagen erheischte, eine kleine Summe zu entrichten wäre. So würde unter der Voraussetzung, dass die Tragfähigkeit der Wagen eine unbegrenzte, somit eine vollständige Raumausfüllung möglich wäre, der Transport eines Wagens Gold etwa 80 mal so theuer sein wie der eines Wagens Kork. Nun steigen allerdings mit der Belastung auch die Kosten der Beförderung, doch nehmen sie nicht in gleichem Verhältnisse mit dem spezifischen Gewichte zu. In der Praxis freilich wird durch die Natur der Sache eine Modifikation des erwähnten Verhältnisses bewirkt. Die Tragkraftsziffer der Wagen ist nämlich eine beschränkte und gestattet nicht die volle Beladung der letzteren mit Gütern von sehr grossem spezifischen Gewichte. Immerhin aber würden Wolle, Kork und ähnliche Dinge bei der Tarifrung allzusehr begünstigt werden. Es könnte etwa für einen Wagen Gold immer noch so viel zu zahlen sein wie für acht Wagen Kork.

Würde dagegen ausschliesslich nach Maassgabe des Volums tarifirt, so würde für schwere Güter, welche zwar die Tragkraftsziffer des Wagens erschöpfen, ohne jedoch den gegebenen Raum vollständig auszufüllen, zu wenig, für sehr leichte Güter relativ zu viel gezahlt. Die Beförderung von einem Wagen Kork würde dann 10 mal so theuer sein wie die von einem Wagen Gold.

Eine Lösung dieses Widerspruchs lässt sich theoretisch dadurch erzielen, dass man Wagen von einem derartigen Raumgehalte und einer solchen Tragkraftsziffer konstruirt, dass gewisse Massengüter, welche oft zur Versendung kommen, ersteren sowie letztere gleichzeitig voll in Anspruch nehmen. Wäre etwa das spezifische Gewicht eines solchen Normalgutes $= 2$, so würde,

wenn V das Volum des Wagens, x dessen Belastungsfähigkeit bedeutet, $\frac{x}{V} = 2$, also $x = 2V$ sein. Alle Güter von dem gleichen spezifischen Gewichte könnten sowohl nach dem Raume als auch nach dem Gewichte tarifirt werden. Würde nun ein Artikel vom spezifischen Gewichte $2n$ aufgegeben, so dürfte der Wagen nur bis zu $1/n$ seines Raumes mit demselben beladen werden. Alsdann wäre das zu befördernde Gewicht genau gleich dem des Normalgutes, welches einen ganzen Wagen ausfüllt, und auch die Zahl der zu stellenden Wagen wäre die gleiche. Mithin wären die Transportkosten in beiden Fällen gleich hoch. Hieraus folgt, dass die spezifisch schwereren Güter einfach nach dem Gewichte zu tarifiren sind mit der Bedingung, dass die Zahl x nicht überschritten werde. Unter der Voraussetzung, dass wirklich der Frachtsatz genau den Transportkosten angeschlossen werden soll, würde zu untersuchen sein, wie viel ein Wagen kostet, wie lange derselbe nutzbar ist und wie hoch sich der Aufwand für Beförderung der Gewichtseinheit beläuft. Wäre etwa die Verzinsung mit Einschluss der Amortisationsquote eines Wagens $= a$, wäre das Gewicht desselben $= B$ und bezifferten sich die Kosten der Beförderung für die Gewichtseinheit auf t , so wäre bei voller Belastung eines Wagens zu zahlen: $a + t(B + x)$ und pro Zentner wäre zu entrichten die Summe: $\frac{a + t.B}{x} + t$.

Sollen nun spezifisch leichtere Güter befördert werden, so wäre ein grösserer Raum nöthig. Betrüge allgemein das spezifische Gewicht des leichteren Artikels $\frac{2}{m}$, so wäre je ein Wagen belastet mit $\frac{x}{m}$ Zentner und die Transportkosten desselben würden sich belaufen auf: $a + t\left(B + \frac{x}{m}\right)$. Von je einem Zentner wäre dann zu erheben: $\frac{m(a + t.B)}{x} + t$.

Im ersteren Falle wären einfach die Waaren abzuwiegen, um die Quantität zu bestimmen, mit welcher je ein Wagen belastet werden dürfte. Bei den leichteren Gütern würde jeweilig das spezifische Gewicht zu ermitteln sein, um danach den Frachtpreis pro Zentner festzusetzen. Man hätte, um Arbeiten der Expedition zu ersparen, Tariftabellen für die verschiedenen Güterarten zu ent-

werfen, in welchen in konkreten Fällen die Sätze für die Gewichtseinheit aufzufinden wären. Ist nun aber die Grösse B im Verhältniss zu x nicht sehr klein, so werden die Summen, welche pro Wagenladung der verschiedenen Waarenarten zu entrichten sind, nicht erheblich von einander differiren. Nehmen wir etwa an, es sei $B = x = 200$, $t = 0,01$ und $a = 2$, so wäre zu entrichten für die Wagenladung des Normalgutes und der spezifisch schwereren Artikel $2 + 0,01 (200 + 200) = 6$. Für eine Waare vom spezifischen Gewichte $= 1$ wäre zu zahlen pro Wagen $2 + 0,01 (200 + 100) = 5$. Wäre ersteres $= 0,5$, oder $= 0,25$, so würde sich der Frachtsatz belaufen auf 4,5 und 4,25. In Wirklichkeit werden sich diese Zahlen, da hier noch andere, oben nicht aufgezählte Faktoren zu berücksichtigen sind, einander noch mehr nähern. Darum könnte, wenn man nicht mit grosser Genauigkeit rechnen und keine umständliche und kostspielige Arbeiten ausführen will, vom Abwiegen abgesehen und einfach die Wagenladung als Basis der Tarifrung bei allen Güterarten angenommen werden.

So verfährt man denn auch in der That in der Praxis. Die wirkliche Tragfähigkeit der Wagen ist verhältnissmässig gross. Doch wird dieselbe niedriger angegeben und zwar ganz aus dem gleichen Grunde, aus welchem der Techniker mit einer „mehrfachen“ Sicherheit rechnet. Man traut eben den Rechnungsergebnissen nicht vollständig, weil in der Wirklichkeit Koeffizienten auftreten können, an die man vorher nicht gedacht hat. Darum sucht man denn mit Recht eine möglichst grosse Sicherheit zu erzielen, will lieber das nöthige Maass weit übersteigen, als um eine Kleinigkeit hinter demselben zurückbleiben. Ferner sind die Wagen nicht sehr leicht und die spezifischen Gewichte der meisten, regelmässig in grossen Massen aufgegebenen Güter nicht sehr erheblich von einander verschieden. Hierzu kommt noch das Bedürfniss der Vereinfachung, und so kann es denn auch als gerechtfertigt erscheinen, wenn ein gleicher Satz überhaupt für die Wagenladung unter der Bedingung erhoben wird, dass die Tragkraftsziffer des Wagens nicht überschritten werde.

Der Gedanke, dass nicht allein das Gewicht, sondern auch der in Anspruch genommene Raum bei der Bemessung der Transportpreise zu berücksichtigen sei, findet übrigens bei dem Kollortarife seine entsprechende Anwendung. Nach demselben wird für

die Gewichtseinheit ein bestimmter Satz normirt. Damit aber die sehr leichten Güter nicht allzu günstig behandelt werden, erhebt man für dieselben noch besondere Zuschläge pro Zentner. Als dahin gehörig werden ziemlich allgemein diejenigen Güter — sog. sperrige — bezeichnet, bei denen ein Kubikmeter weniger als 3 Zentner wiegt. Die Ermittlung derselben wird in der Praxis dadurch erleichtert, dass es viele Güter gibt, die ihrer Natur nach sperrig sind und die demnach in einer Nomenklatur aufgenommen werden können. Andere freilich werden erst durch die Verpackung sperrig. Bei diesen müssten Uebung und Erfahrung als Hilfsmittel für die rasche Erledigung der Expeditionsarbeiten dienen.

An dem Grundgedanken der grössten Einfachheit bzw. derjenigen Tarifrung, welche lediglich Gewicht und Entfernung berücksichtigt, wird also, wie wir gesehen, in der Praxis nicht mit aller Starrheit festgehalten. Man hat neben dem Normaltarif noch einen Spezialtarif für besondere Güterarten, und dieser letztere wird von mehreren Anhängern des natürlichen Systems, Verfrachtern so gut wie Bahnbeamten, durchaus gebilligt. Dann finden Abweichungen von der Bemessung des Frachtpreises nach Wegelänge und Zentnerzahl statt nicht allein zum Zwecke von Aufrundungen, sondern auch wegen Kostspieligkeit des Weges (Tarifkilometer), wegen Verschiedenheit in der begehrten Fahrgeschwindigkeit (Eilgut, Frachtgut), in der aufgegebenen Menge (Stückgut, Wagenladungen), wegen Gefährlichkeit etc. Darum kann auch unter Umständen ein etwas komplizirtes natürliches System mit einer vereinfachten Klassifikation auf gleicher Stufe stehen oder gar eine grössere Menge von Verwaltungs-, insbesondere von Expeditions- und Rechnungsarbeiten erforderlich machen als die letztere. Daher rührt es denn auch, dass die Begründungen, welche sich meist auf jenes „reine natürliche System“ beziehen, bisweilen der überzeugenden Kraft ermangeln und nicht frei von Widersprüchen sind. Einwendungen, die man gegen die Klassifizierung erhebt, lassen sich in Folge dessen nicht selten gegen dasjenige System selbst geltend machen, welches man vertheidigt, und Vortheile, die man dem letzteren nachrühmt, treten mitunter ebenso gut auch bei jener zu Tage.

C. Die Lichtseiten des natürlichen Systems.

Dass das natürliche System, insbesondere auch die Tarifierung der Elsass-Lothringischen Bahnen, grosse Vorzüge für die Verwaltung und das den Schienenweg benutzende Publikum besitzt, ist nicht in Abrede zu stellen. Von seinen Anhängern sind dieselben denn auch gebührend hervorgehoben und dadurch in ein günstiges Licht gestellt worden, dass man ihnen die Missstände der Klassifikation mit Nachdruck entgegen hielt. Freilich sind, wie wir sehen werden, nicht alle vorgebrachten Argumente als triftig anzuerkennen. Einige der angeführten Vorthelle können wenigstens als zweifelhafte bezeichnet werden oder sie sind nur relativer Natur, indem sie an bestimmten Orten wahrgenommen werden können, während sie an anderen, wo eben Gewohnheiten und Charakter des Publikums nicht der gleichen Art sind, nicht sonderlich empfunden werden. Andere lassen sich auch recht gut bei der Klassifikation erreichen, zumal wenn dieselbe nicht allzu komplizirt ist, oder sie sind gar nicht einmal dem reinen natürlichen System eigenthümlich, sondern nur dadurch zu erzielen, dass man in letzteres die Idee der Klassifikation hereinträgt.

Im Wesentlichen sind es die folgenden Gründe, welche für das natürliche System bzw. die Elsass-Lothringische Tarifierung sprechen oder auch nur vorgebracht werden.

I. Das System zeichnet sich aus durch Einfachheit und Uebersichtlichkeit.

Das reine natürliche System besitzt die Eigenschaften der Einfachheit und Uebersichtlichkeit allerdings in einem hohen Grade. Man braucht nur das Gewicht der zu transportirenden Waare und die Entfernung, auf welche hin sie zu versenden ist, zu kennen, um mit grosser Sicherheit und Raschheit den zu entrichtenden Frachtpreis zu ermitteln. Und diese Berechnung würde nicht allein dem Expedienten, sondern auch dem die Bahn benutzenden Publikum sehr leicht fallen. Mit Rücksicht hierauf sprach auch der 14. volkswirtschaftliche Kongress sich dahin aus, der Wagenraum- und Kollo-Tarif sei das sicherste Mittel, um der Systemlosigkeit des jetzigen Tarifwesens ein Ende zu machen.

Vorzüglich wird die Leichtigkeit in der Berechnung der Tarifsätze als sehr vortheilhaft für Diejenigen geschildert, welche nicht

in der Lage sind, sich die Hilfsmittel zu beschaffen, die dem Bewohner grösserer Orte zu Gebote stehen. Darum soll denn auch das natürliche System gerade für die Landwirthschaft sich als günstig erweisen. So führte Professor Richter vor der E.-K. aus, die Anforderungen des Landwirthes gingen dahin, dass die Tarife ganz klar und durchsichtig seien, weil er sich auf seiner nächsten, vielleicht nur sehr kleinen Bahnstation, wo der Stationsvorsteher mitunter bei weiteren Entfernungen sich selbst nicht zu orientiren vermöge, bei einigermaassen komplizirten Tarifen nicht zurecht finden könne.

Aber die Einfachheit und Uebersichtlichkeit erleichtert auch die Arbeit für die Bahnverwaltung selbst; darum ist es nicht zu verwundern, wenn Direktor Bertelsmann vor der genannten Kommission die Erklärung abgeben konnte: „Wir haben gefunden, dass alle Beamten von den höchsten bis herunter zum letzten Güterexpeditor geradezu für das natürliche System begeistert sind“.

Die Vereinfachung des Dienstes, wird weiter angeführt, ermögliche es aber auch, mehr die Aufmerksamkeit auf Beschleunigung und Sicherheit der Beförderung zu konzentriren. Hierdurch gewinne nicht allein das Publikum, sondern auch wegen der dadurch bedingten Verkehrssteigerung der Bahneigenthümer selber.

Ob nun die angeführten Vorthelle in der Praxis wirklich erzielt werden, dies hängt selbstverständlich auch davon ab, wie weit man von dem einfacheren natürlichen Systeme, welches ich oben ein „reines“ nannte, abgewichen ist. Die Bildung von Spezialtarifen, die Unterscheidung zwischen offenen und bedeckten Wagen, die Begünstigung von grösseren Güterquantitäten können allenfalls eine Ursache zu Verwickelungen und Angriffen auf die Integrität der Beamten bilden, welche bei vorzunehmenden Vergleichen mit nicht geringem Gewichte in die Wagschale fällt. --

Eine schätzenswerthe Folge dieser Einfachheit sei nun, heisst es, eine beträchtliche

2. Ersparung an Kontrol- und Expeditionspersonal.

An Arbeit könnte, wie wir gesehen, schon bei der Verrechnung und auch bei der Kontrolle derselben gespart werden. Dazu kommt aber noch, dass die Deklaration des Inhaltes der aufgegebenen Ladungen durch deren Eigenthümer, sowie die Prüfung der zu transportirenden Güter durch Beamte der Bahnverwaltung

entbehrlich werden. Das reine natürliche System setzt ja für alle Waarenarten den gleichen Preis fest und es ist demnach ganz gleichgiltig, ob Gold oder Wolle zu fahren ist, sofern eben nur nicht die Tragfähigkeit der Wagen überschritten wird.

Nun kennt die Praxis freilich noch einen Spezialtarif, doch ist die Anwendung desselben in der Regel mit keinen grossen Verlegenheiten verknüpft, da Bestimmung und Prüfung der meisten hierher gehörigen Güter keine Schwierigkeiten bereiten. Kohlen, Koaks, Holz, Erze, Steine, Roheisen u. s. w., von welchen Artikeln die Reichsverfassung spricht, sind eben immer leicht zu erkennen.

Von grösserer Bedeutung als dieser Spezialtarif dürften einige Bestimmungen des Eisenbahnbetriebsreglements sein, welche auch für das natürliche System Geltung haben und die in einer ziemlich grossen Zahl von Fällen die Inhaltsdeklaration erforderlich machen. § 48 des genannten Reglements handelt von Gegenständen, welche von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zum Transporte zugelassen werden. In die letztere Kategorie gehört eine recht stattliche Reihe von Artikeln. Einige derselben wurden unter die Zahl der nur bedingungsweise zuzulassenden Gegenstände aufgenommen, um zu verhüten, dass die Haftpflicht der Bahn zu sehr in Anspruch genommen werde; bei den meisten lag die Absicht vor, die mit ihrem Transporte verbundenen Gefahren zu meiden. Darum ist bei einigen eine besondere Art der Verpackung vorgeschrieben, insbesondere doppelter Verschluss in je zwei Fässern oder Kisten u. s. w., gefordert. Dann richtet sich bei einem Artikel das Maximalgewicht, bis zu welchem ein Kollo zur Beförderung gelangen darf, nach der Art der Verpackung. Es werden Bescheinigungen über Reinheit und Ungefährlichkeit oder über vorschriftsmässig ausgeführte Verpackung, sowie Inhaltsangaben u. s. w. verlangt.

Zuwiderhandlungen gegen die fraglichen Bestimmungen werden mit Strafe bedroht, und zwar heisst es: „Wer unter falscher oder ungenauer Deklaration die vom Transport gänzlich ausgeschlossenen oder unter Beobachtung gewisser Bedingungen zugelassenen Gegenstände zur Beförderung aufgibt, hat neben den durch Polizeiverordnungen oder durch das Strafgesetzbuch festgesetzten Strafen, auch wenn ein Schaden nicht geschehen ist, für jedes Kilogramm solcher Versandtstücke eine schon durch die

Auflieferung verwirkte Konventionalstrafe von 12 Mark zu erlegen und haftet ausserdem für allen etwa entstehenden Schaden.“

Inhaltsdeklarationen, Kontrolle derselben und Androhung von Strafen für die Fälle von Umgehungen sind demnach auch schon im Interesse der Betriebssicherheit bei dem natürlichen Systeme nicht vollständig zu vermeiden. Unter Umständen kann aber die erforderliche Untersuchung der aufgegebenen Artikel noch dadurch einen erheblichen Umfang einnehmen, dass ein umfassendes indirektes Steuerwesen vornehmlich dann eingreift, wenn die zu treffenden Waaren die Landesgränze überschreiten, bezw. im Inneren des Landes von einer Hand zur anderen übergehen.

Wie schon oben erwähnt, überlässt das natürliche System in der Praxis einen Theil der Arbeiten, welche bei anderen Bahnen der Verwaltung obliegen, dem Absender und dem Adressaten. Auch aus diesem Grunde wird eine Verminderung des Expeditions-personales möglich, und zwar soll nach verschiedenen Angaben die erzielte Ersparung eine nicht unbeträchtliche sein. Insbesondere werden die folgenden, von Dr. Schulz, Direktor der Reichseisenbahnen, vor der E.-K. mitgetheilten Zahlen von den Vertheidigern des natürlichen Systems häufig zu dessen Gunsten angeführt. Es wurden nämlich beschäftigt:

	bei der kgl. Ost- bahn	bei der hannov. Staats- bahn	bei der niederschl. märk. Bahn	bei den Bahnen	
				in Elsass- Loth- ringen	in Luxem- burg
	1874	1874	1874	1874	1875
Güterexpedienten auf 1000 Kilom. Bahn- länge	62.90	85.71	95.74	40.54	39.16
auf 1 Station	0.759	0.720	0.818	0.203	0.196
Assistenten auf 1 Sta- tion	2.0	2.7	3.5	1.6	1.5

Nun sind derartige Vergleichen immer mit Vorsicht aufzunehmen. Denn ausser dem Systeme haben auch noch andere Faktoren in Betracht zu kommen, welche Quantität und Qualität der Arbeiten beeinflussen. Zahl der Stationen, Lebhaftigkeit und Mannigfaltigkeit des Verkehrs u. s. w. können in dieser Beziehung schon erhebliche Verschiedenheiten von Bahn zu Bahn bewirken.

In unserem Falle jedoch dürfen wir aus guten Gründen obige Zahlen für beweiskräftig halten, da wir schon mit genügender Zuverlässigkeit aprioristisch die aus denselben hervorgehobenen Resultate deduziren können. Hiermit stimmt denn auch die Angabe überein, dass auf den pfälzischen Bahnen nach Einführung des natürlichen Systemes eine Reduktion des Beamtenpersonales der Expedition um 33 pCt. möglich geworden sei. Und die französische Ostbahn würde, wie in dem von der E.-K. erstatteten Berichte gesagt wird, nach dem Urtheile eines mit ihr in Geschäftsverbindung stehenden Sachverständigen bei der Einführung des natürlichen Systems 40 pCt. ihres Expeditions-Beamtenpersonals entbehren können.

Diese Ersparniss ist aber noch nicht gerade ohne Weiteres als ein volkswirtschaftlicher Gewinn zu betrachten. Sofern sie durch die genannten Vereinfachungen bewirkt wird, würde freilich nicht allein der Verwaltung, sondern auch der Gesamtheit ein Vorthail erwachsen. Insoweit aber die Entlastung der ersteren nur dadurch erfolgt, dass Arbeiten auf das die Bahn benutzende Publikum übergewälzt werden, dürfte jener Gewinn ein illusorischer sein. Diejenigen, welche die angeführten Zahlen zum Zwecke der Vertheidigung des natürlichen Systemes reproduziren, begnügen sich kurzer Hand mit dem Nachweise, dass dasselbe eine Kostenverminderung für die Bahnverwaltung hervorrufe. Niemand aber hat sich bemüht, zu ermitteln, wie gross die entstandenen Mehraufwendungen für Spediteure, Versender und Adressaten geworden sind. So lange dieselben nicht beziffert sind, müssen alle jene statistischen Zahlen als ungenügend bezeichnet werden. Wir dürfen darum auch mit gutem Rechte behaupten, dass die angegebenen 33 und 40 pCt. die Vorzüge des natürlichen Systemes in ein zu günstiges Licht stellen. —

Sehr häufig, und zwar wohl von allen Anhängern des natürlichen Systemes, wird die Ansicht geäussert, das letztere verursache eine

3. vollständigere Ausnutzung der Transportmittel

als der Klassifikationstarif, indem es „einerseits als Prämie, andererseits als ein wohlthätiger Zwang“ wirke (Bing, S. 29). So heisst es auch in einer Denkschrift des Reichseisenbahnammtes vom Juni 1874, das natürliche System führe eine Minderung der todten Last und des todten Raumes herbei, in Folge dessen werde

durch dasselbe eine Ersparniss an Wagemiethe und ein höherer Ertrag pro Achse erzielt.

Es ist allerdings nicht in Abrede zu stellen, dass im Eisenbahnwesen das Verhältniss zwischen todttem und nützlichem Gewicht und zwischen todtter und wirthschaftlich verwertheter Zeit im Allgemeinen nicht sehr günstig ist und dass durch Verbesserung desselben ein erheblicher Theil der Kosten gespart werden könnte. Lokomotiven und Wagen werden zeitweilig nicht verwendet, aber auch Kraft und Raum des rollenden Materiales werden nicht vollständig in Anspruch genommen. In Deutschland beträgt die Durchschnittsbelastung einer Maschine, welche 12.000 bis 20.000 Zentner in der Ebene mit 3—3½ Meilen Geschwindigkeit ziehen könnte, nur 3000 Zentner. Hiervon kommen:

1,5 pCt. des Gewichtes =	45 Zentner auf Personen,
22,5 „ „ „ =	675 „ „ Güter,
24,0 „ „ „ =	720 „ „ Maschinen und Tender,
11,0 „ „ „ =	330 „ „ Personenwagen,
41,0 „ „ „ =	1230 „ „ Güterwagen.

Demnach würden Güter und Personen, welche befördert werden, überhaupt nur 4—6 pCt. des Gewichtes ausmachen, welches die Maschinenkraft wirklich zu bewegen vermag. Allerdings würde man bei genauerer Rechnung je nach den Steigungsverhältnissen verschiedene Resultate erhalten, doch würden dieselben von den angegebenen Zahlen nicht sehr erheblich abweichen.

	von leeren Achsen	von beladenen Achsen
auf der preussischen Ostbahn	52.369	35.315 Achsmeilen
„ „ niederschles.-märk. Bahn	121.254	156.772 „

Auf der letzteren Bahn wurden also 43,7 pCt., auf der ersteren 59,7 pCt. Wagen ohne jede Ladung gefahren. Jede bewegte Personenwagenachse war durchschnittlich besetzt

im Jahre 1874 mit 4,4 Personen,

„ „ 1873 „ 4,8 „

„ „ 1871 „ 6,0 „

Von den Sitz- und Stehplätzen wurden durchschnittlich benutzt

im Jahre 1874 22,8 pCt.,

„ „ 1873 25,0 „

„ „ 1871 31,8 „

Jede Achse der Güterwagen war durchschnittlich belastet im Jahre 1874 mit 38,9 Zentner = 41,7 pCt. der Ladungsfähigkeit,
 „ „ 1873 „ 40,4 „ = 43,9 „ „ „

Im Ganzen wurden auf den preussischen Bahnen im Jahre 1873 3.168.837.629 Achskilometer von Güterwagen, und zwar 1.020.608.625 von leeren Wagen zurückgelegt. Nehmen wir an, es sei möglich gewesen, den Transport so einzurichten, dass gar kein Wagen unbeladen zu laufen brauchte und dass ferner ein jeder nutzbare Raum jeweilig hätte vollständig ausgefüllt werden können, so wäre über $\frac{1}{3}$ des gesamten Betriebsparkes, also ein recht beträchtliches Kapital erspart worden.

Ein günstiges Resultat würde einmal im Allgemeinen dadurch zu erzielen sein, dass man das Eigengewicht des rollenden Materiales vermindert und gleichzeitig dessen Leistungsfähigkeit erhöht. Die Technik hat auf diesem Gebiete recht beachtenswerthe Leistungen aufzuweisen. Die älteren zweiachsigen offenen Güterwagen hatten bei einem Eigengewichte von 100 Ztr. eine Ladefähigkeit von 100 Zentner. Später war auf der oberschles. Bahn pro Achse

	bei einem Eigen- gewicht von	die Lade- fähigkeit
bei bedeckten Wagen	60 Zentner	71 Ztr.
„ offenen „	46 „	87 „

Die Kohlenwagen der niederschlesisch-märk. Bahn haben bei 93 Ztr. Eigengewicht eine Tragfähigkeit von 210 Zentner,
 „ 100 „ „ „ „ 250 „
 „ 106 „ „ „ „ 300 „

(Die Schrift, welcher ich diese letzteren Zahlen entnommen habe, vermag ich leider nicht anzugeben.)

Kühnen Hoffnungen freilich darf man sich nicht hingeben. Die mit zunehmender Entwicklung des Verkehrs steigenden Anforderungen, welche in Bezug auf Sicherheit, Geschwindigkeit, Reparaturbedürftigkeit etc. gestellt werden, setzen den technischen Verbesserungen bei Lokomotive und Güterwagen ziemlich enge Grenzen.

Ferner würde die todte Zeit dadurch vermindert werden können, dass man den Aufenthalt der Wagen auf Stationen und in Werkstätten abkürzt. „Welche enorme Rolle aber die Zeitdauer, während der die Fuhrwerke durch Rangirdienst, Zollmani-

pulationen, Be- und Entladen, Uebergabe und Uebernahme, technische Revisionen und Reparaturen etc. festgehalten sind, bei Ausnutzung derselben spielt, das möge aus der Thatsache ersehen werden, dass die Wagen der preussischen Bahnen jährlich den von ihnen durchmessenen Raum in durchschnittlich 21 Tagen zurücklegen und volle 344 Tage durch jene Umstände (?) ausser der Fahrt gehalten werden. In Oesterreich ist das Verhältniss, nach der Zeit, durch die grossen Wegstrecken der Transporte günstiger und hier rollen die Wagen 28 Tage und stehen 337 still.“ (v. Weber, Zeitfragen, IV. S. 77.)

Von grösserer Bedeutung als Verringerung des Eigengewichtes, Erhöhung der Tragkraftsziffer der Wagen und Verkürzung des durch Reparaturen etc. bewirkten Aufenthaltes derselben auf den Stationen dürfte wohl die Möglichkeit der vollen Ausfüllung des gegebenen Raumes und der gleichmässigen zeitlichen Vertheilung der Frachten sein. —

Man hat es nun zwar nicht versäumt, Belege für die Richtigkeit der oben angeführten Behauptung aus der Praxis zu erbringen, doch sind dieselben nicht immer glücklich gewählt. So deutet man darauf hin, dass in Elsass-Lothringen im Jahre 1873 jede Achse im Durchschnitt mit 69,7 Ztr. beladen gewesen sei, während die Belastung pro Achse bei den preussischen Bahnen eine geringere war. Insbesondere hatte die Potsdam-Magdeburger Bahn eine Ausnutzung mit nur 41 Ztr. aufzuweisen. Der Grund hierfür soll darin bestanden haben, dass bei der letzteren Bahn verhältnissmässig viel Stückgüter befördert wurden, nämlich 3 Mill. Zentner gegen 27 Mill. Zentner „Frachtgut“. In Elsass-Lothringen war das Verhältniss 6 : 130. Auf eine genauere Rechnung hat man allerdings bei Mittheilung dieser Zahlen verzichtet, sonst würde man wohl gefunden haben, dass ausser der angegebenen Ursache der geringen Ausnutzung wohl noch andere wirksam sein mussten. Eine spezifizierte Rechnungslegung ist überhaupt häufig bei den Angaben pro und contra zu vermissen. Man begnügt sich mit der Anführung einiger summarischen Zahlen oder von Durchschnittsziffern, welche mit grossem Effekte in die Augen springen, und fügt wohl mit einiger Befriedigung noch die Bemerkung hinzu, dass „Zahlen beweisen“. Zahlen freilich können auch Beweiskraft haben, aber doch nur dann, wenn sie nicht allein richtig sind, sondern auch wenn sie richtig

„gelesen“ werden. Beides ist nicht immer der Fall; insbesondere aber kommt es leider gar zu häufig vor, dass Zahlen, welche keineswegs falsch sind, in verkehrter Weise interpretirt werden. Dies hat den doppelten Nachtheil, dass der absichtliche und unabsichtliche Missbrauch, welcher mit statistischen Daten getrieben wird, zur Verbreitung irriger Meinungen und schliesslich zur Diskreditirung der Statistik selber führt.

So ist auch bei der in Rede stehenden Vergleichung die durchschnittliche Tragfähigkeit pro Achse in Betracht zu ziehen. Dieselbe beziffert sich z. B. bei den hannov. Staatsbahnen auf nur 85 Ztr., bei denen von Elsass-Lothringen auf 100 Ztr. Hier-nach wäre, wenn die Achse der ersteren mit nur $59\frac{1}{2}$ Zentner durchschnittlich belastet gewesen wäre, die Ausnutzung derselben eine ebenso günstige gewesen, wie auf den Bahnen der Reichslande.

Ferner ist obige Zahl, welche man der Belastungsziffer der Reichsbahnen gegenüberstellt, eine durchschnittliche, gewonnen von allen preussischen Bahnen. Letztere weisen aber bekanntlich ausserordentlich grosse Mannigfaltigkeiten auf. Preussen hat echte Industriebahnen, Schienenwege in reinen Ackerbaudistrikten, solche, welche eine erkleckliche Zahl von Meilen durch Sand und Haide führen, ehe man an eine neue Station gelangt, und andere wieder, auf denen der Zug jeden Augenblick anhält, weil man einen rege besuchten Bahnhof erreicht hat. Berücksichtigt man darum für den Zweck unseres Vergleichs nur „diejenigen Bahnen, welche mit denen der Reichslande nach ihren Verkehrsverhältnissen gleichzustellen sind, vorzüglich diejenigen in Industrie- und Bergwerksbezirken, so findet man eine stärkere Belastung. Die vom Staate verwalteten Privatbahnen gelangten auf 69,7 Ztr., die Rheinische Bahn sogar auf 72 Ztr.“ Aus diesen Zahlen könnte man, wenn denn einmal ungenau verfahren werden darf, füglich auch den Schluss ziehen, dass der Modus der Tarifierung auf die Ausnutzung des Wagenparks überhaupt keinen Einfluss ausübe oder gar, dass für letztere die Klassifizirung am günstigsten sei.

Neuerdings stellt Baum (S. 38) die folgenden Zahlen zusammen, aus welchen die Vortheilhaftigkeit des natürlichen Systemes in dem angedeuteten Sinne hervorgehe. Es bezifferte sich die Ausnutzung des Materiales in Prozenten:

A u f d e n	i m J a h r e			
	1872 pCt.	1873 pCt.	1874 pCt.	1875 pCt.
Elsass-Lothringischen Bahnen .	47.48	47.50	46 06	45.59
Deutschen Staatsbahnen . . .	37.60	37.85	37.10	39.13
Deutschen Privatbahnen, vom Staate verwaltet	49.80	49.93	48.15	51.04
Deutschen Privatbahnen . . .	41 60	41.88	39.47	40.58
Ungarischen Staatsbahnen . . .	46 00	36.73	36.00	44.05
Oesterr.-ungar. Privatbahnen . .	40.70	44.77	41.36	42.12

Aus diesen Zahlen ist nun zu ersehen, dass die deutschen, vom Staate verwalteten Privatbahnen hinsichtlich des todten Raumes am günstigsten gestellt sind. Doch, meint Baum, wenn man diejenigen Privatbahnen ausnehme, welche vorzugsweise Kohle beförderten und darum eine hohe Ausnutzung des Wagenparks erzielten, so hätten die Bahnen von Elsass-Lothringen den grössten Prozentsatz. Damit ist indessen noch nicht gesagt, dass alle übrigen Bahnen im grossen Durchschnitt mit denen der Reichslande verglichen werden dürfen. Nun hatten aber auch andere der genannten Bahnen zeitweise eine hohe Ausnutzung aufzuzeigen. So bezifferte sich der Prozentsatz der österr.-ungarischen Privatbahnen im Jahre 1873 auf 44,77, derjenige der ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1875 auf 44,65. Die letztere Zahl soll freilich desswegen so hoch sein, weil Ungarn im Jahre 1874 das natürliche System einführte. Ob aber wirklich die Aenderung des Tarifs die einzige Ursache gewesen, welche im Laufe eines einzigen Jahres eine Steigerung der Ausnutzungsziffer von 36,00 auf 44,05 bewirkte, möchte ich denn doch bezweifeln. Andere Faktoren werden wohl auch einen Einfluss in dieser Richtung ausgeübt haben. Zudem war ja auch der Prozentsatz im Jahre 1872 noch höher als im Jahre 1875, er bezifferte sich damals auf 46,00 und sank nach 12 Monaten auf 36,73. Dass diese Ermässigung etwa eine Folge davon gewesen sei, dass man das natürliche System mit dem der Klassifikation vertauscht habe, davon allerdings wird Nichts berichtet.

Nun soll zwar nicht im Entferntesten bestritten werden,

dass das Elsass-Lothringische System eine vollständigere Wagenausnutzung veranlasst, doch ist die Annahme berechtigt, dass der günstige Einfluss, den es auf Minderung des todten Raumes ausübt, in Wirklichkeit nicht so gross ist, wie er vielfach dargestellt wird.

Auch die theoretische Begründung der angeführten Behauptung scheint mir nach mehreren Richtungen hin nicht ganz ausreichend zu sein. Dieselbe stützt sich darauf, dass der Frachtsatz für die Wagenladung relativ niedriger sei als der für die Stückgüter. Hierdurch würden Diejenigen, welche Waaren zu versenden hätten, zur Bildung solcher vollen Wagenladungen angereizt. Die letztere werde aber vorzüglich noch dadurch begünstigt, dass nicht zwischen den verschiedenen Waarenarten unterschieden werde und demnach die eine zur Ausfüllung eines gegebenen Raumes verwendet werden könne, wenn die andere hierzu nicht ausreiche.

So heisst es bei Baum (S. 36): „Da der Tarif um so niedriger ist, je besser der Wagen ausgenutzt wird, so werden Grossindustrielle und Spediteure möglichst dafür Sorge tragen, volle Wagenladungen zu erhalten.“ Darum werde auch in den grossen Städten und Industriezentren der Wagenraum unter der Herrschaft des natürlichen Systems vollständiger verwerthet.

Der Grossindustrielle würde hiernach etwa Produktion, Lieferfristen und Versand seiner Waaren so einzurichten suchen, dass ihm der Vortheil des geringeren Tarifsatzes zu Gute kommt. Allenfalls könnte er auch seine Kunden durch Gewährung eines angemessenen Rabattes dazu bewegen, kleinere Bestellungen auf einen Zeitpunkt zu konzentriren und, wenn thunlich, jeweilig einen ganzen Waggon voll Waaren, nicht aber geringere Mengen kommen zu lassen. Würde auch jener Rabatt einen Theil der Bonifikation verschlucken, welche von der Bahn für Aufgabe grösserer Massen gewährt wird, so könnte ihm immer noch ein genügender Gewinn verbleiben. Ja es könnte sogar für ihn vortheilhaft sein, jene Bonifikation vollständig den Käufern seiner Produkte zu Gute kommen zu lassen, da diese Verbilligung eine Steigerung der Nachfrage, allenfalls auch eine grössere Sicherheit und Regelmässigkeit im ganzen Gange des Geschäftes zur Folge haben könnte, indem ein bestimmter über eine grössere Quantität ertheilter Auftrag zuverlässiger und prompter auszuführen ist wie

solche über kleinere Mengen, von denen immer ein Theil in nicht ganz gewisser Aussicht steht.

Bisweilen geht man übrigens mit seinen Hoffnungen in dieser Beziehung etwas weit. So wird u. A. die Ansicht ausgesprochen, der Waarenhändler, welcher die Bestimmung jeder einzelnen Sendung kenne, wisse in jeder Beziehung ab- und zuzugeben; oft sende man Etwas ab, das noch Wochen lang Zeit hätte; aber wenn man doch keinen Vortheil aus dem Zusammenladen oder Aufheben auf ruhigere Zeiten habe, schaffe man es aus dem Haus. (K. Barthold S. 23). In der Praxis gerade des grossen Geschäftslebens, welches doch hier in erster Linie in Betracht kommt, dürfte jenes „Ab- und Zugeben“ so leicht und einfach gerade nicht sein. Wenn auch etwa im einen oder im anderen Falle eine Aufschiebung oder Beschleunigung der Versendung von einigen Hundert Zentnern möglich ist, so wird doch in der Regel ein tüchtiger Geschäftsmann nicht Wochen lang seine Waaren, die der Versendung harren, aufstapeln oder dieselben um einige Wochen früher verschicken können, als es von vorne herein beabsichtigt war.

Insofern die Prämiirung der Wagenladungen eine Verminderung von todttem Raum und Gewichte bewirkt, hat sie auch eine Ermässigung der Transportkosten unzweifelhaft zur Folge. Dazu soll noch als weiterer Vortheil eine „Vereinfachung des Rangirens“ treten, welche dadurch verursacht würde, dass Ein- und Ausladen bei den einzelnen Wagen jeweilig nur einmal zu bewerkstelligen wäre. Wie gross die vollere Ausnutzung des Betriebsparkes in Wirklichkeit ist, welche das natürliche System im Gegensatze zu dem Klassifikationssysteme ermöglicht, darüber hat uns die exakte Statistik noch zuverlässigeres Material zu liefern. Allzu hoch, scheint es mir, dürfte man seine Erwartungen nicht spannen, insbesondere aber möchte die „Vereinfachung des Rangirens“ für unsere Frage nicht von erheblichem Belange sein. Der Einfluss, welchen die Art der Tarifrung auf die Einnahmen der Bahn ausübt, ist jedenfalls in der Regel von grösserem Gewicht, als die Wirkung, welche sie auf Erhöhung oder Verminderung der Kosten durch Veränderung der Wagenausnutzung hervorruft. Darum kann ich auch Kreiss-Gruenwehr nicht bestimmen, wenn er meint (S. 31) bei dem natürlichen Systeme

sei durch vollere Ausnutzung des Raumes eine Herabsetzung der Frachtpreise eher möglich als bei dem Klassifikationssysteme.

Dass ein grosser Theil des Wagenraumes unbenutzt bleibt, dass viele Achsen unbeladen lange Strecken durchlaufen, wird im Eisenbahnverkehr überhaupt nicht zu vermeiden sein. Denn die Ausnutzung von Raum und Tragfähigkeit wird weit mehr bedingt durch die Eigenthümlichkeit des Verkehrs, durch die Organisation und den Umfang der Bahnverwaltung und durch die Ansprüche des Publikums, welchen genügt werden soll, als durch die Frage, ob Zonenprinzip, natürliches System oder Klassifizierung. Dies ist auch der Grund, wesswegen einige preussische Bahnen eine gleiche oder gar günstigere Belastungsziffer pro Achskilometer aufweisen als die Reichsbahnen. Und eben deshalb können auch Verschiedenheiten, welche in dieser Beziehung beobachtet werden, nicht ohne Weiteres auf die Ungleichheit der Tarifsysteme als Ursache zurückgeführt werden.

Von der grössten Wichtigkeit für unsere Frage ist die Art des Verkehrs. Derselbe ist bekanntlich nicht überall und bei allen Gütern das ganze Jahr hindurch ein gleichmässiger. Manche Güterarten werden überhaupt nur in einer bestimmten Jahreszeit aufgegeben und können wegen ihrer Beschaffenheit nicht für eine spätere Versendung aufgespeichert werden. Bei anderen würde die Aufbewahrung schon erfolgen und würde man die dafür erforderlichen Kosten aufwenden, wenn hierfür eine entsprechende Tarifiermässigung erwartet werden kann. Der Ausfall der Ernte ist nicht immer der gleiche, die Verfrachtung von Getreide wird darum bald mehr, bald weniger Wagen erfordern. Ebenso ist der Personenverkehr ein schwankender. Im Sommer werden mehr Sitzplätze besetzt sein als im Winter, in der einen Zeit laufen voll besetzte Wagen in der einen Richtung, leere in der entgegengesetzten, in der anderen Zeit ist es umgekehrt.

Im Güterverkehre weisen Hin- und Rückfracht auf vielen Bahnen sehr grosse Verschiedenheiten auf. Ein Industriebezirk oder eine Stadt empfängt grosse Massen von Roh- und Hilfsstoffen und versendet dafür weit geringere Quantitäten fertiger Produkte. Bergbaudistrikte geben dagegen grössere Massen ab, als sie wieder erhalten. Die Waaren, welche nach der Meeresküste strömen, werden einen anderen Raum einnehmen als die-

jenigen, welche von da zurück in das Innere des Landes befördert werden.

Nicht immer können an allen Stationen volle Wagenladungen überallhin aufgegeben werden. Theilweise Beladungen und Entladungen werden darum, wenn die Lieferfrist nicht ungebührlich verlängert werden soll, gar nicht zu vermeiden sein. Nicht immer wird sich für einen eben leer gewordenen Wagen augenblicklich wieder Ladung finden. Derselbe muss je nach dem Stande des Verkehrs dahin dirigirt werden, wo man gerade seiner bedarf.

Zwischen zwei Hauptstationen wird insbesondere der Personenverkehr der ganzen Linie entlang in der Regel ein ungleichmässiger sein. Ursprünglich voll besetzte Wagen leeren sich immer mehr, je weiter man sich vom Ausgangspunkte entfernt und füllen sich später wieder mit zunehmender Annäherung an die Endstation.

Die Bequemlichkeit des Publikums, die Erzielung grösserer Schnelligkeit, Vermehrung der Zugzahl, Verkürzung der Lieferfrist, Bildung von Klassen im Personen- und Güterverkehr, für welche besondere Wagen bereit zu halten sind, Zersplitterung der Verwaltungen in kleine Einheiten, welche eine lokale und damit auch zeitliche Ausgleichung von Mangel und Ueberfluss an Wagen erschwert, häufig zur Rücksendung reparaturbedürftiger, überhaupt leerer Wagen Veranlassung gibt etc., alles dies hat die Entstehung von todttem Raum und von tochter Zeit zur Folge, ohne dass etwa durch Aenderung des Tarifsystemes Abhilfe geschaffen wird.

Uebrigens wird man sich in manchen Fällen einen weit grösseren Erfolg als von der Prämiirung voller Wagenladungen davon versprechen dürfen, dass man die Tarifrung jeweilig dem Verkehre in der Art anpasst, dass bei starkem Andrang ein höherer, bei geringer Frequenz ein geringerer Frachtsatz erhoben wird, um auf diese Weise zu bewirken, dass die Transporte sich gleichmässiger zeitlich vertheilen.

In einem eigenthümlichen Widerspruche mit der erwähnten Annahme der meisten Vertheidiger des Elsass-Lothringischen Systemes steht nun der Vortheil, welchen Professor Richter vor der E.-K. jener Tarifrung zuschreibt. Mit ihrer Durchführung, glaubt er, werde die Zahl der Stückgüter eine Vermehrung erfahren. Dies aber liege gerade im Interesse der Landwirthschaft

und des für sie so wichtigen Lokalverkehrs. Nach dieser Anschauung würde das natürliche System weder eine Vereinfachung des Rangirens, noch eine sonderliche Verringerung der todten Last bewirken. Denn gerade im Lokalverkehr wird die Sammlung der Kolli zu ganzen Wagenladungen durch Spediteure gar nicht oder nur in unerheblichem Maasse erfolgen. —

Hiermit komme ich denn auf eine Einrichtung zu sprechen, welche oft als ein grosser Vorzug des natürlichen oder vielmehr desjenigen Tarifsystèmes angegeben wird, das in den Reichslanden adoptirt worden ist. Das ist die

4. Zwischenschiebung von Spediteuren zwischen Bahn und Publikum.

In Folge dessen, dass die Wagenladung relativ billiger ist als das Stückgut, wird jede kostenlose oder nicht mit unverhältnissmässig hohen Aufwendungen an Zeit und Kapital verknüpfte Sammlung von Kolli zu solchen Quantitäten, welchen die Ermässigung des Frachtsatzes zu Gute kommt, von Vortheil sein. Sie kann desshalb auch zur Ausbildung eines besonderen Gewerbes der Spedition Veranlassung geben. Der Spediteur würde, „getrieben vom Interesse, in kürzester Frist volle Wagenladungen zu erhalten“, die zu versendenden Güter sammeln und ordnen. Wenn ein Spediteur, meint Baum (S. 37), an zwei auf einander folgenden Tagen Ladungen von je 5000 Kilogr. erhalte, so werde er nicht jede derselben für sich expediren, sondern statt zwei Wagen nur einen benutzen, indem er beide Ladungen mit einander vereinige. So werde das rollende Material statt zu 50 pCt. zu 100 pCt. ausgenutzt. — Wie es übrigens mit dieser Ausnutzung stehen würde, wenn von mit einander konkurrirenden Spediteuren der eine 5000 Kilogr. am einen, der andere 5000 Kilogr. am folgenden Tage erhält, hat Baum zu erörtern übersehen.

Nun ist die Differenz zwischen dem Frachtsatze für Wagenladungen und demjenigen für Stückgut nicht gerade sehr niedrig. Man hat darauf hin die Befürchtung ausgesprochen, die Spediteure würden auf Kosten der Bahn oder des Publikums einen allzu grossen Gewinn ziehen. Doch wird dieselbe als grundlos bezeichnet. „Das vielfach bestehende Vorurtheil gegen die früheren Spediteure ist zwar nicht gerechtfertigt, aber es besteht einmal. Es wurde hervorgerufen durch Missbrauch Einzelner und das Publikum urtheilt dann allgemein“. (Barthold S. 21).

Die Möglichkeit des Missbrauchs wird hiermit zwar zugegeben, doch soll er leicht zu vermeiden sein und zwar biete hierfür zunächst das natürliche System selbst eine geeignete Handhabe. So meinte Perrot (P. P. S. 32): „Auch ist die ganze Sachlage hinreichend einfach und klar, um das seither übliche Fischen im Trüben seitens der Spediteure auszuschliessen“. Man erwartet also davon, dass das Publikum im Stande sei, das ganze Tarificationswesen der Eisenbahnen zu durchschauen, eine Verhütung ungebührlicher Ausbeutung. Wenn der Spediteur eine zu hohe Forderung stelle, so werde der Versender seine Vermittelung nicht weiter in Anspruch nehmen, sondern — natürlich unter der Voraussetzung, dass eine zersplitterte Anfuhr nicht zu hohe Kosten verursacht — seine Waaren direkt auf der Bahn aufgeben.

Sollte aber in Wirklichkeit das Publikum von den Eisenbahntarifen keine Kenntniss nehmen, oder die letztere unzureichend sein, so soll immer noch die Konkurrenz einer allzu hohen Steigerung des Spediteurgewinnes im Wege stehen. Die Taxen der Spediteure, sagte Dr. Schulz vor der E.-K. aus, seien nicht sehr hoch und erheblich niedriger als die Stückgutsätze der Eisenbahntarife. Und in dem Berichte der E.-K. wird gemeldet, in den grösseren Städten der Reichslande bestehe eine so beträchtliche Konkurrenz zwischen den Spediteuren, dass eine unangemessene Behandlung des Publikums seitens derselben nicht möglich sei.

„Ueber den Umfang der Speditionsvermittlung findet sich u. A. die Notiz, dass durch Strassburg im Monat Mai 187 Sammelwagen mit 7723 Kilogramm beladen geführt wurden, sowie die zweite, dass vom gesammten Stückgut-Versand der Stadt Strassburg 12,4 pCt. durch eine der dortigen Speditionsfirmen zu Wagenladungen vereinigt wird“. Dagegen wird aus der Pfalz mitgetheilt, dass bei Einführung des natürlichen Systems eine „Ueberhandnahme der Spedition“ in keiner Weise eingetreten sei.

Es ist also hier doch nur von den „grösseren Städten“ die Rede. Was die zugefügten Zahlen 187, 12,4 pCt für eine Bedeutung haben sollen, ist mir nicht recht erklärlich. Will man etwa mit der nackten Ziffer 187 sagen, dass jetzt viel mehr Stückgüter zu Wagenladungen vereinigt würden wie früher? Und soll der Prozentsatz 12,4 andeuten, dass nicht die ganze Versendung der Stückgüter durch die Hand eines Spediteures gehe, oder will

man damit besagen, dass eine Ueberwucherung des Speditionswesens nicht zu befürchten sei, da sehr viele Verfrachter von dem letzteren gar keinen Gebrauch machten? Hier begegnen wir eben wieder einmal einer unvollkommenen Angabe, welche eher geeignet sein dürfte, das Urtheil zu verwirren, als dasselbe zu klären.

In der Pfalz also hat man, wie erwähnt, eine Ueberhandnahme der Spedition nicht wahrgenommen. Die gleiche Erfahrung wird man überhaupt überall da machen, wo der Verkehr an den einzelnen Stationen von keinem grossen Umfang ist.

Trotzdem soll aber auch bisweilen das Institut der Spediteure den kleineren Zwischenplätzen zu Gute kommen. So wird im Berichte der E.-K. gesagt, für einen an einem kleineren Orte domizilirten Fabrikanten rentire es häufig, sobald es sich für ihn um Versendungen auf grössere Entfernungen handele, die Güter als Stückgut an den mindestfordernden Spediteur in einem grösseren Orte zu senden, damit dieser sie zu vereinbartem Frachtsatze als Wagenladung an den Bestimmungsort schaffe.

Ferner soll auch noch ein anderes Mittel in Anwendung gebracht werden können, um gelegentlich den Versendern von Waaren den Vortheil der niedrigeren Tarification der Wagenladungen zu sichern. Und von diesem Mittel soll auch nach Bing (S. 32), Bergmann, Perrot u. A. Gebrauch gemacht werden können, wenn es sich darum handele, einer Gefahr der Monopolisirung Seitens der Spediteure abzuweichen. Jener Vortheil, meint Perrot, sei immerhin beträchtlich genug, um das Publikum zu veranlassen, etwa auf assoziativem Wege sich der Vermittelung von Spediteuren wenigstens theilweise zu entschlagen. Zu dem Ende wird denn die Bildung von Transportgenossenschaften in Vorschlag gebracht, wie sie im praktischen Leben schon errichtet worden seien. So führt man an, (Bericht der E.-K.), dass „in Elsass-Lothringen die Versender ausser der Speditionsvermittlung sich auch anderweiter Kombinationen bedienen, um zu den Wagenladungssätzen möglichst wohlfeil zu gelangen. In dieser Richtung ist auf ein bestehendes (Verfrachtungs-) Syndikat der Bierbrauer, ferner darauf hingewiesen, dass die Besucher eines Marktes häufig gemeinschaftlich und direkt Eisenbahnwagen miethen, auch darauf, dass die Grossisten ihre aus verschiedenartigen Artikeln bestehenden Waarensendungen aus den grösseren nach den von

ihnen versorgten kleineren Städten häufig selbständig zu Wagenladungen kombiniren“.

Hiermit wird eigentlich doch wenig bewiesen, sondern nur gesagt, dass in einzelnen Fällen der Spediteur füglich keine Gelegenheit zur Verwendung findet. Unter Umständen könnte dadurch das ganze Speditionswesen allzusehr leiden, als dass es dem Publikum einen grossen Vortheil noch bringen könnte. In Zeiten, in denen ohnedies die Waaren in grösserer Menge aufgegeben werden und eine Prämie für die Miethung ganzer Wagen gar nicht gewährt zu werden brauchte, um durch dieselbe den todtten Raum zu verringern, pflückt das Publikum einen Gewinn, den zu erlangen weder Scharfsinn, noch Risiko, noch etwa Mühe erfordert. In anderen Fällen aber, in welchen die Stückgüter tropfenweise versandt werden wollen und man auch gleichzeitig eine schleunige Lieferung verlangt, wird dem Spediteur zugemuthet, nicht allein die Güter zu sammeln, sondern auch dieselben rasch zu befördern, ferner nicht allein die Haftpflicht zu übernehmen und sich mit den Brosamen zu begnügen, welche die Marktbesucher übrig lassen, sondern auch seine Preise recht niedrig anzusetzen. In solchen Fällen möchte die Thätigkeit des Sammelns und der Spedition oft nicht wohl angebracht sein und damit auch das Beispiel von den Marktbesuchern vollständig bedeutungslos werden. Denn es spricht weder für das Institut des Spediteurs, noch zu Gunsten einer Unterscheidung der Frachtsätze für Stückgut und Wagenladung.

Ein weiterer Vortheil, welchen der Spediteur biete, soll darin bestehen, dass er an der Haft für Schutz gegen Beschädigungen und für Einhaltung der Lieferfrist theilnehme.

„Es erhellt,“ wird in dem Berichte der E.-K. gesagt, „dass die Spediteure häufig das Risiko des offenen Wagens ihren Auftraggebern gegenüber laufen und mithin diese, bei thatsächlicher Versendung in offenen Wagen, die mit dieser Transportart verbundene Gefahr nicht selbst tragen, sondern statt der Garantie der Eisenbahn gegen Witterungseinflüsse die vom Spediteur geleistete sich verschaffen.“

Wenn freilich der Spediteur mit seiner Haftpflicht in Fällen eintritt, in welchen die Bahnverwaltung selbst keine oder eine ungenügende Entschädigung leistet, dann kann seine Bürgschaft für den Versender unstreitig von Vortheil sein. Ob dagegen das

Publikum davon einen Gewinn ziehen wird, dass die Garantie der Bahn durch diejenige des Spediteurs ersetzt wird, ist eine andere Frage.

„Wir bedienen uns vielfach eines Spediteurs“, meinte Eras auf dem 14. volkswirtschaftlichen Kongresse, „nicht so sehr deshalb, um eine grössere Bequemlichkeit zu haben bei Absendung, respektive bei Empfang des Gutes, sondern um eine verantwortliche Mittelsperson zu erhalten, welche uns die Garantie für das rechtzeitige Eintreffen der Güter leistet, die uns die königliche Staatsverwaltung nicht bietet.“

Diese Garantie soll nun entweder in der Weise stattfinden, dass der Spediteur direkt mitverantwortlich gemacht werde — und solche Fälle kämen vielfach vor — oder indem man annehme (!), der Spediteur stehe mit der Eisenbahnverwaltung so, dass, wenn er wegen zu später Ankunft oder Absendung reklamire, er einen grösseren Erfolg von seiner Beschwerde haben werde, als der einzelne Privatmann.

Von allgemeiner Giltigkeit können diese Bemerkungen nicht gerade sein. Durch Einschiegung einer Mittelsperson wird der Transport an und für sich noch nicht beschleunigt, zumal dann, wenn die Bahnverwaltung selbst eine wohlorganisirte und wirtschaftlich lebenskräftige ist. Unter der genannten Bedingung wird die „königliche Staatsverwaltung“ ebenso gut die Garantie für das rechtzeitige Eintreffen der Güter leisten können, wie ein Spediteur. Wenn sie eine solche nicht bietet, dann kommt sie eben ihren Pflichten nicht nach, da die Forderung einer gleichen Behandlung des die Bahn benutzenden Publikums in erster Linie vom Staate selbst erfüllt werden müsste. Wäre in dieser Beziehung wirklich keine Remedur möglich, so würde sich der Staat ein recht trauriges Armuthszeugniss ausstellen und, wenn die Sache einmal so liegt, würde von einer praktischen Anwendung der guten Grundsätze der Wirtschaftspolitik überhaupt Abstand zu nehmen sein. Dann könnten der Techniker und der Nationalökonom nur beobachten und bedauern mit Verzichtleistung auf alle noch so wohlgemeinten Rathschläge. Ich glaube übrigens, die Annahme, die Reklamationen des Spediteurs hätten einen grösseren Erfolg bei der Staatsverwaltung, als die des einzelnen Privatmannes, für nicht zutreffend halten zu dürfen. Anderenfalls könnte man doch alle Eisenbahnprojekte der Reichsregierung,

sowie ihre Klagen über Verworrenheit und Unzuträglichkeiten im Tarifwesen mit viel schneidigeren Waffen bekämpfen, als es bis jetzt geschehen ist.

Dem Speditionswesen wird auch noch insofern eine günstige Wirkung zugeschrieben, als es zu einer zweckmässigen Arbeitstheilung und damit wieder zu einer Minderung der Kosten und einer Erhöhung der zu erzielenden Wirthschaftseffekte führe. Der Spediteur, heisst es, werde zu Transporten „anreizen“, den Bedürfnissen des Publikums „je nach Beschaffenheit der Umstände“ und der Güterart entgegenkommen; er werde An- und Abfuhr besorgen und auch eine bessere Verpackung der Güter zum Zwecke einer vollständigeren Ausnutzung der Wagen bewerkstelligen. (Vergl. oben S. 74 ff.)

Dass eine vortheilhafte Arbeitstheilung möglich ist, auch ohne dass die einzelnen Funktionen in der Hand selbständiger Unternehmer liegen, wurde bereits oben auseinandergesetzt.

Der Versuch, das Publikum zur Benutzung der Eisenbahn zu bewegen, dürfte, sofern es sich nicht etwa um Konkurrenzen und wechselseitige Entziehungen der Transportartikel handelt, im Allgemeinen wohl von einem ähnlichen Erfolge begleitet sein, wie die Drohung des Pompejus, er würde die nöthigen Legionen aus der Erde stampfen. Es werden desswegen noch nicht gerade mehr Güter erzeugt und verzehrt werden, weil der Spediteur ein Interesse daran hat, einen Wagen mit 100 Zentner zu belasten, aber ein noch grösseres, 200 Zentner aufzugeben. Dies könnte doch nur eine Folge der Verbilligung sein. Wenn, wie ja ausdrücklich hervorgehoben wird, das Publikum das Eisenbahntarifwesen des natürlichen Systems so genau studirt, dass es sich gegen Uebervortheilungen durch Spediteure vollständig sicher zu stellen vermag, so wird es einer „Aufmunterung“ nicht gerade bedürfen, um wirklich lohnende Versendungen vorzunehmen. Ueberdies wird der Geschäftsmann, welcher sich nicht auf den Lokalmarkt beschränken kann oder will, leichter im Stande sein, sich über die Absatzfähigkeit seiner eigenen Waaren zu orientiren, als der Spediteur. Denn der letztere hat es mit den mannigfaltigsten Gegenständen zu thun, während der erstere seine ganze Aufmerksamkeit auf eine oder wenige Güterarten konzentriren kann und dabei ein weit grösseres Interesse an der Ausdehnung seines Marktes hat, als der Spediteur.

Dass die Preise, welche die Spediteure für ihre Leistungen ansetzen, nicht konstant sein, sondern je nach Bedarf innerhalb der durch die Differenz zwischen Kollo- und Wagenraumtarif gegebenen Grenzen erhöht oder erniedrigt werden, ist wohl nicht zu bezweifeln. Betrachtet man jedoch diese Beweglichkeit und Mannigfaltigkeit der Frachtsätze als einen Vortheil, dann, scheint es mir, dürfte man sich mit der hier in Rede stehenden Art des Speditionswesens nicht begnügen, sondern sollte dem letzteren einen grösseren Raum zur Entwicklung zu verschaffen suchen, als ihn das natürliche System dermalen bietet.

Für das Geschäft der An- und Abfuhr wäre noch nicht die ganze Einrichtung der Spedition erforderlich. Der einfache Rollfuhrmann würde ausreichen oder es könnte auch, wie dies ja die Praxis in mehreren Fällen lehrt, die Bahnverwaltung jenes Geschäft mit Vortheil selbst in die Hand nehmen.

Von der Bedeutung der „besseren Verpackung“ wird unter der nächsten Rubrik, sowie weiter unten die Rede sein. —

Ist der Versender selbst im Stande, wenigstens 100 oder 200 Zentner zur Beförderung aufzugeben, so wird er die Vermittelung des Spediteurs nicht begehren. In diesem Falle soll aber doch das natürliche System die

5. Möglichkeit, einen grossen Theil der theueren und umständlichen Verladungen und Entladungen dem Versender und dem Adressaten zu überlassen

bieten, und zwar soll diese Lichtseite der Elsass-Lothringischen Methode der Tarifrung desswegen eigenthümlich sein, weil sie nicht zwischen verschiedenen Güterarten unterscheide und die Zusammenladung verschiedener Artikel gestatte.

Die Verwaltung der Eisenbahn wird nun allerdings entlastet, wenn sie jene Arbeiten nicht selbst erledigt. Auch kann es unter Umständen für sie von Nutzen sein, wenn ihr das Recht zusteht, die Uebernahme dieser Arbeiten zu verweigern, wenn sie ihr zu kostspielig werden können, und sich zu derselben nur dann bereit zu erklären, wenn ihre Ausführung eine wirthschaftlich lohnende ist. Unter der Voraussetzung, dass im ersteren Falle, wenn dem Verfrachter das Geschäft der Verladung und Entladung zugemuthet wird, dasselbe von diesem wie bei manchen Massengütern wirklich billiger besorgt werden kann, wie von der Bahnverwaltung, würde eine solche Theilung der Arbeit unstreitig von Vortheil sein.

Doch werden die genannten beiden Bedingungen nicht immer erfüllt. Soweit dies der Fall ist und nicht etwa noch Mehraufwendungen verursacht werden, würde die Entlastung der Verwaltung nicht als ein volkswirtschaftlicher Gewinn zu betrachten sein.

Hie und da wird freilich angenommen, der Private werde die Verladung billiger ausführen, wie Arbeiter und Beamte der Bahnverwaltung. Hierzu treibe ihn schon sein Interesse, welches, wenn auch fremde Kräfte benutzt würden, doch schon bei der Kontrolle genügend wirksam sein werde. Insbesondere aber werde dasselbe eine vollständige Ausnutzung des Wagens durch gedrängte Verpackungs- und Verladungsweise veranlassen.

Wenn man die Bahnverwaltung zur Vornahme der genannten Geschäfte verpflichte, so werde dieselbe zur Einstellung eines grossen Personales genöthigt, welches zeitweise nicht genügend beschäftigt und bei Güterandrang nicht ausreichend sei. Diese Einrichtung werde ferner zur Folge haben, dass der Handelsstand bezüglich des Anbringens und Abholens der Güter sich nach dem Belieben der Organe der Eisenbahnen richten müsse. Der Versender, welchem die Möglichkeit für thunlichste Ausnutzung der Wagen Sorge zu tragen genommen sei, werde geneigt sein, anzunehmen, dass sein Interesse in dieser Beziehung durch das Personal der Bahnverwaltung nicht gewahrt werde, es würden zahllose Reklamationen einlaufen u. s. w.

Nun ist eingewendet worden, die vollere Verwerthung des Raumes, welche der Versender durch eine gedrängte Verladung erziele, biete die Gefahr, dass die Wagen durch Güter von zu grossem Gewichte über ihre Tragfähigkeit hinaus belastet würden. Ja die Ueberlastung kann selbst bei Waaren von geringerem spezifischen Gewichte durch starke Zusammenpressung hervorgerufen werden. So ist es nach Reitzenstein schon vorgekommen, dass mit Baumwolle beladene Wagen von 200 Zentner Tragfähigkeit wegen Ueberladung haben Konventionalstrafe zahlen müssen.

Diesem Uebelstande würde allerdings abzuhelpen sein. Eine Kontrolle des Gewichtes der eben beladenen oder noch abzuliefernden Wagen würde nicht gerade das schwierigste Problem des Eisenbahnwesens bilden, dessen Lösung etwa allzu hohe Kosten erforderte. Die Technik vermag hierfür, soweit dies noch nicht geschehen, recht einfache und auch billige Mittel zu liefern. Dann würden, wenn diese Kontrolle nicht direkt ausgeübt werden soll,

noch zwei andere Korrektive (Bilinski S. 41) gegen die Gefahr der Ueberlastung Schutz bieten. Konstruktion und Tragkraftsziffer der Wagen ist den schwereren Massengütern angepasst. Gegenstände von grösserem spezifischen Gewichte als diese letzteren kommen nur relativ wenig vor und sind so leicht äusserlich erkennbar, dass bei ihnen eine Ueberschreitung des zulässigen Gewichtes weniger zu befürchten und leichter zu entdecken ist. Für mehrere Artikel, bei welchen das Gewicht und dessen Verhältniss zum Volum durchschnittlich mehr oder weniger bekannt ist (Getreide, Kohlen, Steine) hat man auch eigene Wagen, bei denen aus dem angegebenen Grunde eine Ueberladung nicht eintreten wird oder doch leicht verhütet werden kann. In allen anderen Fällen soll aber nach Bilinski (S. 40) die Bestimmung ausreichen, dass die Haftpflicht der Bahn nur bis zur Höhe der normalen Tragfähigkeit gehe. Dieselbe würde jedenfalls nur insofern von Nutzen sein, als sie eine präventive Wirkung hat und etwa vorgekommene Unglücksfälle als eine Warnung für die Zukunft dienen. Soweit dies nicht der Fall ist, würde die oben genannte Kontrolle doch nicht zu entbehren sein. —

Wie der in den Reichslanden eingeführten Tarifrungsmethode überhaupt eine Ermässigung des Transportaufwandes zugeschrieben wird, so soll sie auch in diesem Sinne der Kostenminderung insbesondere noch dadurch einen erheblichen Einfluss ausüben, dass sie eine

6. vermehrte Benutzung offener Wagen

gegenüber den bedeckten herbeiführe. Der Frachtsatz für die offenen Wagen ist nämlich geringer als der für die bedeckten. Nach dem Tarife vom 20. Juli 1875 beziffert er sich pro Zentner und Meile bei der Wagenklasse

A. für 100 Zentner auf 3,20 Pfennige

„ 200 „ „ 2,40 „

B. „ 100 „ „ 2,48 „

„ 200 „ „ 1,80 „

Hiernach ist die Benutzung des bedeckten Wagens um 29—33 $\frac{1}{3}$ pCt. theurer als die des offenen. Unter sonst gleichen Umständen wird desshalb auch der Verfrachter den letzteren wählen, während er bei gleichem Transportsatze sich in der Regel für den ersteren

entscheiden würde. Ebenso wie der Eigenthümer der Güter wird natürlich auch der Spediteur verfahren.

Die Verwendung des offenen Wagens würde nun allerdings weniger kostspielig sein, wie die des bedeckten, wesshalb der erstere in der That auch zu einem geringeren Preise gestellt werden kann wie der letztere.

Einmal ist der bedeckte Wagen theurer als der unbedeckte. Nach der Denkschrift des Reichseisenbahnamtes vom Juni 1874 beziffert sich der Unterschied in den Preisen beider auf durchschnittlich 900 Mark. Nach Reitzenstein (S. 58) hat gekostet pro Achse

1. in Preussen im Jahre 1874

- a) der offene Wagen 1398 Mk. bei 96,6 Ztr. Tragfähigkeit
- b) „ bedeckte Wag. 1722 „ „ 89,4 „ „

2. in England im Jahre 1875

- a) der offene Wagen 800—900 Mk. }
 - b) „ bedeckte Wag. 1050—1150 „ }
- bei einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von 75 Zentner.

Reduziren wir die Preise der preussischen Wagen auf eine gleiche Tragfähigkeit von 100, bzw. 200 Zentner, so erhalten wir einen Unterschied von 480, bzw. 960 Mark.

Ferner wird zu Gunsten der offenen Wagen angeführt (D. a. Denkschrift), dass die bedeckten ein um etwa 20—25 pCt. grösseres Gewicht, sowie eine um 100—200 pCt. grössere, dem Winddruck ausgesetzte Seitenfläche haben als jene.

„Hiernach“, heisst es daselbst weiter, „ist für bedeckte Wagen eine grössere Zugkraft erforderlich, ausserdem bewirken sie durch ihr höheres Gewicht eine Vermehrung der Transport- und Bahnunterhaltungskosten.“ Aber die offenen Wagen haben nicht allein ein geringeres Eigengewicht, sondern sie ermöglichen auch „bei gleicher Grundfläche eine stärkere Beladung als die Wagen mit festen Holzwänden.“

Ausserdem wird noch darauf hingewiesen, dass erstere ein leichteres, billigeres und bequemerer Ein- und Ausladen gestatten als letztere. So sagt die genannte Denkschrift: „Der gedeckt gebaute Wagen ist nur an beiden Längsseiten und hier nur an einer relativ sehr eingeschränkten Stelle zugänglich.

In Folge dessen können manche Güterarten in bedeckte Wagen überhaupt gar nicht verladen werden. Die Verladung selbst

wird sehr erschwert und nimmt einen grossen Aufwand an Zeit und Arbeitskraft in Anspruch.

Dagegen gestattet der offene Wagen die Anwendung brauchbarer mechanischer Hebevorrichtungen, wie hydraulischer Dampf- und Handkrahne etc., wodurch die Verladung beschleunigt, vereinfacht und auch sicherer gemacht wird.“ Dazu erleichtert er auch das Rangiren auf den Stationen, indem er sich bequemer und mit geringeren Kraftaufwendungen hin- und herschieben lässt.

Hierzu bemerkt nun Reitzenstein (1876, S. 104) ganz mit Recht, dass dieser letztere Vorthail der offenen Wagen doch nur auf die Höhe der Expeditionsgebühr, nicht aber auch auf die des Streckenfrachtsatzes einen Einfluss ausüben dürfe. Thatsächlich aber ist die erstere bei den Bahnen der Reichslande für beide Wagenarten eine ganz gleiche. Man hat also in der Praxis die genannte Lichtseite der offenen Wagen entweder als zu geringfügig unbeachtet gelassen, oder aber man hat sie an einer verkehrten Stelle, bei Bemessung des für die eigentliche Beförderung zu zahlenden Preises in Anrechnung gebracht. Letzteres würde ganz vorzüglich der Fall sein, wenn die in Rede stehenden Arbeiten ganz oder zum Theile vom Eigenthümer der Waaren besorgt würden. Alsdann würde es ja geradezu widersinnig sein, den Transportpreis zu ermässigen, weil und insoweit der Versender wegen erleichterter Verladung an Kosten spart.

Zu Gunsten der Verschiedenheit des Frachtsatzes für beide Wagenklassen führt Bail vor der E.-K. insbesondere an, es sei eine weit grössere Anzahl offener Wagen als bedeckter vorhanden. Darum habe die Bahn ein Interesse, der Benutzung der ersteren eine grössere Ausdehnung zu geben.

Die Preisdifferenz würde allerdings in dem Falle ein Mittel sein, den erwähnten Zweck zu erreichen, wenn dem die Bahn benutzenden Publikum die freie Wahl der Transportart zusteht. Kann aber die Bahn diejenigen Wagen zur Beförderung benutzen, welche sie für gut findet, indem sie dabei die entsprechende Haftpflicht übernimmt, so würde jenes Mittel ganz unnöthig und auch in der That nicht brauchbar sein. Uebrigens würde nicht allein die Zahl der Wagen, sondern auch die Menge der leicht dem Verderben ausgesetzten Waaren in Betracht kommen. Ist die Zahl der letzteren, welche mit genügender Sicherheit ihrer Erhaltung nur in bedeckten Wagen gefahren werden können, relativ sehr

gross, so würde die Benutzung offener Wagen überhaupt ein wirtschaftlicher Fehler sein.

Nun wird aber behauptet, und bei den meisten Bahnen wird dies auch richtig sein, der grösste Theil der zu befördernden Waaren könne ohne Gefahr in unbedeckten Wagen gefahren werden. So führt die erwähnte Denkschrift an, die Brauchbarkeit der offenen Wagen werde bestätigt durch die in England, Belgien und Frankreich gemachten Erfahrungen, welche dort dahin geführt hätten, dass die werthvollsten Transportgüter in offenen, nur mit guten wasserdichten Decken versehenen Wagen ohne jeden Anstand befördert würden.

Die Frage, unter welchen Umständen und Bedingungen die Benutzung oder Stellung von Decken einzutreten hat, bereitet der Praxis einige Schwierigkeiten. Nach Reitzenstein (1876, S. 112) kostet eine Decke inkl. Bindesträngen 130 Mark und würde etwa eine Dauer von 6 Jahren haben. Setzen wir mit Reitzenstein den Unterschied der Wagenpreise mit durchschnittlich 650 Mark an, so würde schon wegen der Kostendifferenz die Benutzung des offenen Wagens und einer Decke finanziell räthlich sein. Denn es würde durch dieselbe für die ersten 30 Jahre eine mit Zugrundelegung von 5 pCt. auf die Jetztzeit bezogene Ersparniss von rund 250 Mark erzielt. In Wirklichkeit würde diese Summe etwas weniger hoch ausfallen, zum Theil in Folge dessen, dass der abgenutzte Wagen nicht gerade, wie es hier angenommen wurde, durchaus werthlos sein würde, zum Theil auch dadurch, dass hier bei unserer Rechnung eine gleiche Dauer der offenen und bedeckten Wagen unterstellt wurde. Thatsächlich aber wird der erstere stärker abgenutzt. Insbesondere hat er, da er nicht immer durch eine Decke geschützt wird, stark durch Witterungseinflüsse, insbesondere durch Regen und Schnee zu leiden. Dazu kommt noch, wie es in einer Denkschrift des Reichseisenbahnamtes heisst, dass durch die Mitgabe von Decken die losen Bestandtheile der Wagen und somit die Schwierigkeiten vermehrt werden, welche für den Betrieb aus der Beförderung von solchen Bestandtheilen erwachsen. Dadurch kann denn auch, wenn nicht etwa die übrigen Vortheile der offenen Wagen von Belang sind, die Benutzung derselben, sobald sie noch Decken erforderlich macht, unter Umständen von geringer wirtschaftlicher Bedeutung sein. Werden die Decken vom Versender geliefert, so „sind dieselben nur in einem beschränkten Maasse ver-

wendbar“ (Reitzenstein 1876, S. 112 ff.). Sie würden lediglich für Transporte der Eigenthümer gebraucht werden und desshalb oft unbenutzt bleiben, während es für andere Waaren an Decken fehlt und insbesondere für diejenigen Verfrachter, welche weniger Artikel zu befördern haben, die Beschaffung von Decken zu kostspielig werden könnte. Diesem Uebelstande wäre einigermaassen dadurch abzuhelpen, dass Geschäfte in's Leben gerufen werden, welche sich mit der Vermiethung von Decken befassen. Doch würde der Nutzen dieser Institute, zumal wenn ihrer mehrere neben einander bestehen und mit einander konkurriren, nicht dem Vorthelle gleich kommen, welcher dadurch erzielt werden kann dass, wie dies in England Regel ist, die Bahnverwaltung die Stellung der Decken übernimmt. Abgesehen davon, dass durch eine solche Konzentrirung eine vollständigere Anpassung der Vorräthe an den Bedarf ermöglicht wird, zumal dann, wenn keine Decke mehr disponibel ist, die Beförderung leichter auch in einem geschlossenen Wagen erfolgen kann, würden durch dieselbe auch andere Nachtheile beseitigt, welche mit einer Lieferung durch die Verfrachter verbunden sind. Fremde Decken werden vom Bahnpersonal nicht gerade mit der grössten Vorsicht behandelt, die Zurücksendung derselben wird bisweilen über Gebühr verzögert, zumal da sie gewöhnlich nicht als Schutzmittel von Gütern, sondern als Raum versperrende Artikel zurückgeschafft werden. Dazu kommt denn noch die Schwierigkeit und Kostspieligkeit der Kontrolle u. s. w., Umstände, welche es unter der Voraussetzung, dass der Miethpreis nicht zu hoch berechnet wird, selbst für den Versender grosser Mengen von Waaren, auch wenn dieselben regelmässig in bestimmter Richtung befördert werden, als vortheilhaft erscheinen lassen können, wenn ihm die Verwaltung die Decken liefert.

Endlich wird es auch von Bergmann (S. 22) als ein Vorzug der offenen Wagen bezeichnet, dass ihre Verwendung den Bahneigenthümer von der Haftpflicht für Beschädigungen durch den Einfluss der Witterung entbinde. Dieser Vortheil ist jedoch durchaus relativer Natur und wird im besten Falle lediglich in einer Entlastung der Verwaltung auf Kosten anderer Personen bestehen.

Nun hat man gegen die in den Reichslanden übliche Unterscheidung eingewendet, dieselbe erschwere der Verwaltung die Durchführung ihrer Aufgabe, jeweilig eine genügende Menge von

Betriebsmitteln bereit zu halten. Hiergegen wird in der schon mehrfach erwähnten Denkschrift des Reichseisenbahnamtes von 1874 bemerkt, die Verlegenheiten und Unzuträglichkeiten, welche aus der Anforderung und Gestellung besonderer Wagenarten entstehen könnten, sobald dem Publikum in Bezug auf die Wagengattung die Wahl gelassen werde, würden sich im Laufe der Zeit vermindern und man werde sie um so weniger hoch anschlagen dürfen, als die streitige Unterscheidung ja thatsächlich auch jetzt bestehe und auch von den widerstrebenden Bahnverwaltungen in sofern werde beibehalten werden, als die Anwendung der ermässigten Frachtsätze durchweg die Berechtigung der Verwaltungen involvire, die Güter in offenen Wagen zu befördern.

Und im Berichte der E.-K. wird ausdrücklich erklärt, im Gebiete des natürlichen Systemes seien Betriebsschwierigkeiten in Bezug auf den Wagenpark durch das dort dem Publikum eingeräumte Wahlrecht niemals verursacht worden. —

Sehr oft wird die Ansicht geäußert, es sei

7. das natürliche System rationell und gerecht.

So spricht sich Bergmann (S. die Eisenbahnfrage I. S. 36) dahin aus, es wahre „die strenge Gerechtigkeit, Gleichheit und Freiheit aller Interessen“. Und im Berichte der E.-K. wird erklärt, das natürliche System trage vorzugsweise den Charakter des rationellen und gerechten. Denn es widerstreite der Vernunft und der Gerechtigkeit, wenn die Eisenbahnen das eine Gut weit über den Werth ihrer Transportleistung hinaus belasteten, um ein anderes desto billiger fahren zu können. „Für den Transportführer ist eine Mehrforderung für eine Waare gegenüber einer anderen ohne besondere Leistung nie gerechtfertigt“. (Eine Beantwortung S. 6). Verfahre man anders, so sei dies eine Art Raubsystem, indem man einfach von Dem mehr verlange, welcher mehr zahlen könne (14. volkswirtschaftlicher Kongress).

Hier ist der Begriff Werth in einem Sinne genommen, der weder in der Wissenschaft, noch in der Praxis üblich ist. Man identifizirt denselben einfach mit den Kosten, wie es klar aus der gleichzeitig ausgesprochenen Ansicht (Bericht der E.-K.) hervorgeht, das natürliche System stehe im Einklang mit dem Gebührenprinzip. Die Eisenbahnen seien vorzugsweise öffentliche Verkehrswege, auf solchen sei die Gebühr für Benutzung derselben

nach dem Werth der Leistung des Wageneigenthümers zu bemessen. Hiernach entspreche das natürliche System allein oder zumeist dem wahren Charakter der Eisenbahnen. Man geht hierbei von der freilich nicht immer nackt und klar ausgesprochenen Voraussetzung aus, der Preis müsse sich überhaupt nach den Kosten richten. Dieser Ansicht ist z. B. d'Avis (Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen von 1867 u. 1870). Und auch in der Denkschrift des Reichseisenbahnamtes vom Juni 1874 heisst es: wenn die volkswirtschaftlichen Gesetze über den Werth der Güter im Allgemeinen, wie über den Werth der Dienstleistungen im Besonderen — wie solche im freien wirtschaftlichen Leben naturgemäss zur Geltung kämen — auf die Eisenbahntransporte in Anwendung gebracht würden, so könne bei der Festsetzung der Bahnfrachtsätze jedenfalls nicht der Verkaufswerth der zu transportirenden Güter oder eine sonstige innere Qualität derselben, sondern lediglich die von der Bahnverwaltung in dem Transport gewährte Dienstleistung, d. h. die mit dem Transport verbundene Mühe und Arbeit, die durch denselben bedingten Kosten den Ausschlag geben. Daher entbehre die nach dem Verkaufswerthe des Gutes übliche Tarifrungsweise, indem sie von dem berechtigterweise allein in Betracht kommenden Momente der Transportkosten meistens absehe, überall der inneren Berechtigung.

Hierbei ist also angenommen, dass diejenige Tarifrung, welche der Bemessung der Frachtsätze lediglich Gewicht und Entfernung zu Grunde legt, die Versender auch wirklich nach Maassgabe der Kosten belastet, welche die von ihnen geforderte Transportleistung erheischt. Diesem Gedanken hat Bilinski (S. 24) einen weitgehenden Ausdruck gegeben, welchem doch wohl nicht von allen Anhängern des natürlichen Systems zugestimmt werden dürfte.

„Die jedesmaligen Selbstkosten der Eisenbahnen“, meint er, „bestehen bekanntlich ebenso, wie die bei jeder anderen Unternehmung, aus der Tangente der Zinsen vom Anlagekapitale, aus den Betriebsauslagen und wieder der Tangente der auf jede Fahrt entfallenden allgemeinen Verwaltungskosten. Nun bildet erfahrungsgemäss, um mit dem Anlagekapitale zu beginnen, eine blos 5prozentige Verzinsung desselben oft so viel, ja manches Mal mehr als die Verwaltungs- und Betriebsauslagen zusammen genommen. Daraus folgt unzweifelhaft, dass, sofern bei verschiedenen Bahnen grosse Unterschiede in dem Anlagekapitale bestehen,

eine gleiche Tarifierung für die theureren von ihnen nachtheilig sein müsste. Nichtsdestoweniger glaube ich nicht, dass diese Unterschiede Berücksichtigung verdienen. Die effektiven Baukosten einer Eisenbahnmeile dürften in einem und demselben Menschenalter so ziemlich dieselben (?) sein; wenn dennoch faktisch bedeutende Unterschiede in den per Meile entfallenden Baukapitalien bestehen, so ist dies — von ganz ausserordentlichen Terrainschwierigkeiten abgesehen — hauptsächlich auf zwei Ursachen zurückzuführen. Einerseits geschieht es oft, dass sich um ein und dieselbe Bahn viele Gründungskonsortien bewerben und der Staat dann ihre gegenseitige Konkurrenz zur möglichsten Herabsetzung des Baukapitales ausbeutet. Die Folge hiervon ist die, dass hernach, wie z. B. bei der galizischen Albrechtsbahn, zu wenig Baukapital gerechnet, gezeichnet und garantirt wird, und das Unternehmen schliesslich dem Verfalle entgegenneilen muss. Nebst diesen Fällen der unnatürlich niedrigen Kapitalsanlagen kommen wieder andererseits noch viel öfter entgegengesetzte Erscheinungen vor, indem nämlich durch allerlei, auch bei uns leider nicht unbekannte Missbräuche ein grosser Theil des Aktienkapitales von vornherein einer anderweitigen, dem Bauunternehmen fremden Verwendung zugeführt wird; alsdann würde natürlich um so viel mehr über den wirklich nothwendigen Verbrauch von den Aktionären gefordert, worauf das ganze Aktienkapital aus dem Bahnbetriebe verzinst und amortisirt werden muss. In jenen ersteren Fällen wird den Linien, die zwar ungeschickter, doch nicht betrügerischer Weise zur Welt gebracht worden sind, durch die bewusste Durchschnittsberechnung aufgeholfen werden; was dagegen die letzteren Fälle anlangt, so sehe ich wieder nicht ein, warum gerade solche Aktionäre, die sich blindlings und mit gebundenen Händen gewissenlosen Gründern und Verwaltungsräthen ausgeliefert haben, dafür belohnt werden sollen; warum ihnen zu Liebe der Staat mit der Ausführung heilsamer Reformen zögern soll?

Dass übrigens der Unterschied im Anlagekapitale bei Festsetzung der Tarife nicht berücksichtigt zu werden braucht, beweist der Umstand, dass selbst notorisch kostbar gebaute Bahnen, wie die Semmering- (Süd-) Bahn, es nicht für nöthig halten, desshalb höhere Tarife zu fordern, sondern oft der Konkurrenz, sowie anderer Spekulationen halber ihre Tarife denen der Nachbarbahnen akkomodiren. Es handelt sich also nur darum, volle und wirk-

liche Uebereinstimmung diesfalls zu erzwingen. Denn ich glaube nicht, dass heutzutage jede Bahn genau auf Grund ihrer wirklichen Selbstkosten die Tarife bestimmt, sonst müssten ja bei gleich theuer gebauten und gleich frequentirten Bahnen auch die Reinerträgnisse per Meile gleich sein, während dies doch nicht der Fall ist. Ich wiederhole also nochmals, dass die Unterschiede in dem per Meile entfallenden Anlagekapitale bei der Tarifbestimmung zunächst hauptsächlich desshalb nicht zu berücksichtigen seien, weil sie entweder nur gering sind oder aber künstlich, ja unredlich geschaffen worden sind. Daher dürfte denn der Staat nur dort Unterschiede machen, wo derartige grosse Unterschiede in der Natur der Sache nothwendig begründet sind. Hätten wir z. B. in Oesterreich Sekundärbahnen, so müssten natürlich für sie andere (natürlich billigere) Tarife bestehen, und zwar eben hauptsächlich wegen ihres geringeren Anlagekapitales, da sie, wenn sie auch, wie es nach Hofrath Weber's vorzüglichen Ausführungen der Fall sein soll, normalspurig gebaut wurden, dennoch am Herstellungskapitale sehr viel ersparen können. Die einzige, z. B. in Oesterreich bestehende, freilich schmalspurige Bahn Lambach-Gmunden kostete per Meile 150.000 Thlr., während die ihr benachbarte Elisabethbahn 998.000 Thlr. in Anspruch genommen hat; solche ansehnliche Unterschiede, die bei Primärbahnen unter einander unmöglich vorkommen können, dürften natürlich nicht übersehen werden. Doch auch hier müsste man für alle (?) Sekundärbahnen einen gleichen Kosten-, somit auch Anlagekostendurchschnitt annehmen.

Allein es gibt noch einen zweiten Hauptgrund, warum die Berücksichtigung der Baukostenunterschiede im Allgemeinen unnöthig wäre. Der Einfluss des Zinses vom Anlagekapital auf die ganzen Fahrkosten vermindert sich nämlich ziemlich stark mit der Zunahme der Belastung, d. h. mit der Zunahme der Frequenz sowohl als auch der genauen Wagenausnützung.“

Zu einem ähnlichen Resultate kommt Bilinski auch bezüglich der allgemeinen Verwaltungs- und Betriebsausgaben. Wie er hier ziemlich in Bausch und Bogen rechnet, so kann er selbstverständlich auch die Unterschiede nicht als berechtigt anerkennen, die bei der Klassifizierung der Güter gemacht werden. Und so bleibt denn nichts weiter übrig als der Unterschied zwischen Stückgut und Wagenladung, offenen und gedeckten Wagen,

sowie zwischen Eilzügen und Personenzügen, Eilgut- und Frachtverkehr.

Nach diesen Rechnungen, die freilich sehr genereller Natur sind und keinen Anspruch auf die bei unserem Gegenstande übrigens doch erforderliche Genauigkeit erheben dürfen, würde in der That das natürliche System, und zwar ein solches, welches alle Bahnlinien eines Landes mit seinen einheitlichen Sätzen umfasst, allein geeignet sein, ein richtiges Gebührenprinzip zur praktischen Geltung zu bringen.

Im Einklang mit der erwähnten Anschauung steht eine in der Denkschrift des Reichseisenbahnnamtes (Juni 1874) aufgestellte Behauptung, nach welcher ein in seiner Bedeutung keineswegs zu unterschätzender Vortheil darin liegen soll, dass das natürliche Tarifsysteem es den Bahnverwaltungen ermögliche, ihre Selbstkosten in sichererer Weise festzustellen, als dies bei der Werthklassifikation bei dem einen oder anderen Artikel, für welchen eine Frachtermässigung in Antrag gebracht werde, thunlich sei. Es gewähre daher zugleich einen Schutz gegen zu weit gehende Ansprüche des Publikums auf Ermässigung der Frachten, während es andererseits die Möglichkeit biete, die Frachten so zu reguliren, dass sie einen angemessenen Gewinn mit mehr Sicherheit in Aussicht stellten, als dies bei der üblichen detaillirten Werthklassifikation geschehen könne. Richtig ist es allerdings, dass die Ermittlung der Selbstkosten eine leichtere wird, wenn man die Mannigfaltigkeit der der Rechnung zu unterstellenden veränderlichen Faktoren vermindert, doch ist ein solches vereinfachendes Verfahren nicht ohne Weiteres zulässig. Sind in Wirklichkeit bei allen Güterarten die Kosten pro Meile und Zentner nicht gleich, so ist jener Nutzen ein sehr zweifelhafter und etwa dem Vortheile zu vergleichen, welchen man bei Divisionen dadurch erzielen kann, dass man den Divisor kurzer Hand gleich 100, 1000 etc. setzt.

Dass bei dem natürlichen Systeme Aenderungen der Frachtsätze nicht in dem Maasse vorgenommen werden können, wie bei dem Klassifikationssysteme, wurde schon oben erwähnt. Insofern würde es allerdings eine Handhabe bieten, um etwa gestellte Anforderungen auf Erniedrigung des Transportpreises abzuweisen. Nur fragt es sich, ob die absolute Gleichheit der Frachtsätze wirklich allen Interessen am vollständigsten entspricht. Die Gegner

des natürlichen Systemes stellen es in Abrede und die Anhänger des letzteren wollen keineswegs eine radikale Nivellirung. Gehen nun diese etwas weit mit ihren Zugeständnissen und haben jene Recht, so würde der erwähnte Vorzug hinfällig und mit der Ansicht auf eine gleiche Linie zu stellen sein, nach welcher die Besteuerung für Alle absolut gleich gemacht werden müsse, um es zu verhüten, dass von den Reichen nicht allzuviel genommen werde.

Der Schlusssatz der angeführten Behauptung scheint mir nun nicht allein bedeutungslos, sondern geradezu unrichtig zu sein, soweit er wenigstens auf ein „echtes“ natürliches System als einen Gegensatz zur Klassifikation bezogen werden darf. Wenn wirklich Konkurrenz, Güterart, Stand des Marktes u. s. w. dazu zwingen oder es gestatten, den Frachtpreis für einen oder den anderen Artikel zu ändern, um dadurch in diesem besonderen Falle eine Mehreinnahme zu erzielen, welche in anderen durch ein ähnliches Verfahren nicht zu erreichen ist, dann kann man doch nicht im Ernste davon reden, das natürliche System biete die Möglichkeit, die Frachtsätze so zu reguliren, dass sie einen angemessenen Gewinn mit mehr Sicherheit in Aussicht stellten, als dies bei der üblichen detaillirten Werthklassifikation geschehen könne. Als der Feder des Verfassers der Denkschrift das Wort „reguliren“ entschlüpfte, da hat er doch wohl nicht daran gedacht, dass an anderen Orten gerade die Stetigkeit des natürlichen Systemes und die Schwierigkeit, die Tarifsätze zu ändern, gepriesen wird.

Nun ist aber die ganze von d'Avis u. A. vertretene Preistheorie gar nicht einmal richtig. Die Kosten sind bekanntlich nur ein Bestimmgrund des Preises, und zwar unter der Voraussetzung wiederkehrender Produktion. In manchen Fällen wird der Preis, wenn gewisse Bedingungen erfüllt werden, bis auf dieselben sinken. In vielen anderen aber geschieht dieses nicht trotz Carey und Reichseisenbahnamt. Darum ist es auch verfehlt, sich auf „die volkswirtschaftlichen Gesetze über den Werth der Güter im Allgemeinen“ zu berufen, um zu deduziren, dass der Frachtsatz nicht höher und nicht niedriger sein dürfe, als nöthig sei, um die mit dem Transporte verbundene „Mühe und Arbeit“ zu vergüten.

Hätte man einfach die Eisenbahnen als Verkehrsanstalten bezeichnet, welche gemeinwirtschaftlicher Natur sein und darum vom Staate besessen und betrieben werden müssten, so konnte

man schon folgern, dass der Staat nur Gebühren erheben, keinen Gewinn ziehen dürfe. Und unter diesen Gebühren hätten auch Zinsen, also nicht allein „Mühe und Arbeit“ verrechnet werden müssen. Denn so weit, dass der Zins ganz unberücksichtigt gelassen werden kann, sind wir heute noch lange nicht gekommen. Eine Vernachlässigung desselben in nur einzelnen Fällen würde, wenn sie nicht jeweilig als ein Akt der Billigkeit, Gerechtigkeit oder Zweckmässigkeit besonders nachgewiesen werden kann, nichts Anderes bedeuten, als eine zu verwerfende ungleichmässige Vertheilung von Vortheilen und Lasten.

Nun haben wir aber auch Privatbahnen. Und diesen etwa zuzumuthen, auf Dividenden zu verzichten und sich mit einer Vergütung für „Mühe und Arbeit“ zu begnügen, das ist denn doch allzuviel verlangt; müsste einer solchen Forderung nachgekommen werden, dann könnte man die Aktiengesetzgebung ruhig ad acta legen. —

8. Das natürliche System befördert die Stabilität der Tarifsätze

und gibt damit eine Garantie für die Stetigkeit der Verbindungen zwischen Produktion und Konsumtion (Kreiss-Gruenwehr S. 10, Gehe u. A.). Tarifänderungen, wie sie bei der Klassifizierung vorkommen können, sind bei dem natürlichen Systeme freilich nicht möglich, da dasselbe einseitige Erhöhungen und Ermässigungen der Transportpreise bei einzelnen Gütern ausschliesst, wenn es nicht sich selber aufheben will. Es stellt die Alternative, entweder die Frachtsätze für alle Güter zu ändern oder den Tarif zu belassen, wie er eben ist. Das erstere wird nicht immer möglich oder zweckmässig sein. Erweist sich die Aenderung des Transportpreises bei einem Artikel als sehr rentabel, so kann sie leicht bei den übrigen um so höhere Einbussen im Gefolge haben. Aus diesem Grunde wird auch der Tarif des natürlichen Systems lange Zeit hindurch sich unverändert erhalten können, während derjenige der Klassifikation grösseren Schwankungen unterworfen ist.

Diese Stetigkeit ist an und für sich allerdings als ein Vortheil sowohl für Industrie und Handel, als auch für das Expeditionspersonal zu betrachten. Denn dieselbe erleichtert unstreitig Rechnung und Spekulation. Auch fördert sie eine ruhige, sichere volkswirtschaftliche Entwicklung, welche schon oft durch Eisen-

bahnbau und Tarifrung, so segensreich auch die Verbesserung des Kommunikationswesens wirken muss, stark erschüttert worden ist.

Was hier unter der Voraussetzung bemerkt wurde, dass die sonstigen Umstände gleich blieben, gilt aber nicht gerade für jeden konkreten Fall. Dass die Tarifmanipulationen, wie sie in Zeiten wilder Spekulationslust und hazardmässigen Konkurrenztreibens schon stattgefunden haben, nichts weniger als günstig wirken, ist nicht zu läugnen. Dass aber auch Aenderungen, welche durch die Bedürfnisse des Verkehrs und der Wirthschaft selbst hervorgerufen wurden, ebenfalls schädlich seien, wird man wohl nicht behaupten wollen. Uebrigens werden ja auch temporäre Ermässigungen der Transportpreise zu Gunsten von Nothleidenden Bezirken u. s. w. mitunter selbst von Denjenigen gutgeheissen, welche die Stabilität der Tarifpositionen des natürlichen Systemes rühmen.

Demnach könnte es sich hier doch nur um allzuhäufige Schwankungen handeln, welche durch die Gleichheit der Transportpreise bei allen Güterarten verhindert werden sollen, während man auch nicht im Entferntesten daran denkt, den einmal eingeführten Tarif für alle Zeiten festzuhalten.

Nun gibt es aber, um den Zweck der Stabilität zu erreichen, auch noch andere Mittel, und es würde daher der angeführte Vorzug des natürlichen Systems bei der Wahl der Tarifrungsmethode nicht ohne Weiteres entscheidend sein, sondern allenfalls nur als ein Nebenvortheil gelten können, den man mitnimmt, wenn jenes System aus anderen Gründen am Platze ist. —

In enger Verbindung mit dem erwähnten behaupteten Vorzuge steht die Ansicht, nach welcher das natürliche System eine

9. freie Bewegung von Handel und Industrie

gestatte. Dieselbe stützt sich im Wesentlichen darauf, dass das genannte System „die Stabilität der Tarifsätze befördere“, also seine festen, für Alle, welche die Bahn benutzen wollen, gleichen Preise habe. Insofern hat man in der That auch nicht Unrecht, wenn man sagt, das natürliche System schütze das Publikum gegen Willkür der Bahneigenthümer und ihrer Beamten, d. h., besser gesagt, mehr als die Klassifizirung; es enge bedeutend ein oder schliesse geradezu aus eine einseitige Verkehrspolitik der

Bahnen, sowie eine unregelmäßige positive Beeinflussung von Handel und Industrie, eine wichtige Ursache der Korruption und des sozialen, insbesondere des verwaltungsräthlichen Kliquenwesens. Mit Rücksicht hierauf sprach sich Lavale vor der E.-K. dahin aus, das natürliche System gewähre vollkommene Tariffreiheit und zwänge Produktion und Verkehr nicht in diejenigen künstlichen Schranken ein, welche der Klassifikationstarif nothwendigerweise mit sich bringe.

Was mit jener Tariffreiheit gesagt sein soll, ist mir nicht recht klar. Ist damit etwa eine Dispositionsbefugniß der Bahnverwaltung gemeint, so dürfte hier doch wohl ein unlösbarer Widerspruch vorliegen; soll dies Wort aber mit Bezug auf den Spediteur zu verstehen sein, so gewinnen, wie wir sehen werden, die Ausführungen zwar etwas, aber nicht viel mehr an Logik.

Im Berichte der E.-K. wird nun auch gesagt, das natürliche System sei eine Konsequenz des Monopolcharakters der Bahnen. Denn es sei zweifelhaft, ob und inwieweit Angebot und Nachfrage auf die Preisstellung influiren könnten. Vielleicht sollte hiermit nur angedeutet werden, dass den Bahnen, wenn ihr Tarif nicht ein beliebig veränderlicher sei, eine monopolistische Ausbeutung in einzelnen günstigen Fällen abgeschnitten werde. Denn es ist ja nicht das System, sondern die Höhe des Preises, durch deren Fixirung einer nicht als angemessen betrachteten Steigerung des Gewinnes vorgebeugt werden kann. Darum wird auch ganz richtig gegen jene Bemerkung eingewandt, aus dieser Monopolstellung der Bahnen sei eventuell die Verpflichtung zur Publikation und zur gleichmässigen Anwendung der Tarife, auch die Angemessenheit gesetzlicher Maximaltarife, nicht aber die Nothwendigkeit des natürlichen Systemes abzuleiten.

Eine weitere Folge der Gleichheit der Frachtsätze pro Meile und Zentner, und zwar unter der Voraussetzung, dass dieselbe sich nicht auf eine Linie beschränkt, sondern auf alle Bahnen ausgedehnt ist, würde sein, dass die Differenzialtarife verschwinden würden. Seiner ganzen Struktur nach, heisst es in dem Berichte der E.-K., sei das natürliche System zur Vermeidung von Differenzialtarifen das geeignetste. Die Tarification der Praxis freilich hat ein solches radikales Verfahren bis jetzt noch nicht angewandt, ja sie hat sogar, wie wir sehen werden, eine Möglichkeit für differenzielle Bemessung der Transportpreise geschaffen, welche

andere Systeme nicht kennen. Darum drückte sich auch Lavale, als er von der E.-K. vernommen wurde, etwas vorsichtiger aus, indem er sagte, zu weit gehende und deshalb schädliche Differenzialtarife seien durch die Klassifikation eher ermöglicht, als bei dem natürlichen Systeme. Bei letzterem werde man sich besinnen, ehe man die Taxen für alle Güter herabdrücke. Bei Klassifikationstarifen sei man dagegen nicht so engherzig.

Und diese Einschränkung scheint mir denn auch sehr nöthig zu sein, wenn man nicht die Differenzialtarife ausnahmslos für nachtheilig hält und desswegen in Bausch und Bogen verwerfen will. —

Auf dem Wiener Kongresse deutscher Volkswirthe bezeichnete v. Dorn den Wagenraumtarif als die

10. erste Etappe zur Ermöglichung ganz freier Konkurrenz auf der Linie, da „der sich fortbewegende Raum“ den Versendern zur vollständigen Ausnutzung überlassen werde. Und der Kongress selbst nahm in den von ihm gefassten Beschluss die Bemerkung auf: „Um die Konkurrenz im Frachtverkehre zur Geltung zu bringen, erscheint als der einfachste Weg die Einführung des bereits praktisch bewährten Wagenraum- und Kollo-Tarifs, bei welchem die Bahn alternativ die Leistung des Frachtführers und des blossen Transport-Unternehmers anbietet und dafür eine entsprechende Gegenleistung fordert, ohne dem Momente des Werths des Frachtgutes willkürliche Bedeutung beizulegen.“

Hier ist also an das Institut der Spediteure gedacht, welche mit einander im Wettbewerbe stehen würden. Das natürliche System selbst kann dabei nur als ein Aushilfemittel für einen etwaigen Uebergangszeitraum in Betracht kommen. Denn dasselbe steht ja ganz und gar nicht im Einklang mit allen den Anschauungen, welche die Vertheidiger der freien Konkurrenz auf der Linie kundgegeben haben und auch hegen müssen. In der That will auch weder v. Dorn, noch Al. Meyer oder ein Anderer dem Spediteure feste und für alle Güter gleiche Frachtsätze vorschreiben.

Eine variable Klassifikation der Güter würde demnach nicht gerade ausgeschlossen sein und auch bei der Realisirung des von v. Dorn vertretenen Planes nicht vermieden werden. Das Klassifikationssystem an und für sich kann demnach auch von Den-

jenigen, welche diesen Plan gutheissen, nicht verworfen werden, sondern nur ein solches, welches einseitig normirt wird, statt direkt aus dem Bedürfnisse des Verkehrs hervorzugehen und sich den jeweiligen wirtschaftlichen Anforderungen anzuschmiegen. —

Mit theoretischen Begründungen des natürlichen Systemes hat man sich nun selbstverständlich nicht begnügt, sondern dessen Brauchbarkeit auch durch Hinweis auf Resultate, die man in der Praxis erzielt hat oder nur haben soll, zu erhärten gesucht.

Zunächst wird angeführt, dieses System habe eine

II. gedeihliche Entwicklung des Verkehrs

zur Folge gehabt. Nach der Aussage Lavale's vor der E.-K. soll sich der Verkehr in dem verhältnissmässig kleinen Gebiete, in welchem das natürliche System bis jetzt zur Geltung gekommen sei, gegen früher so bedeutend entwickelt haben, dass man nicht anders annehmen könne, als es werde diese belebende und verkehrsfördernde Wirkung auch dort eintreten, wo die Klassifikation seither in willkürlicher Weise die freie Entwicklung des Verkehrs gehindert habe. „Industrie und Handel“, meinte Dr. Schulz, „haben sich unter seiner Herrschaft gehoben, namentlich gab es Veranlassung zur Anknüpfung reger Beziehungen zu dem übrigen Deutschland.“

Und in dem Berichte der Kommission selbst wird ausdrücklich hervorgehoben, für die pfälzische Eisenbahn insbesondere habe der Ober-Inspektor derselben ausgesagt, dass dort nach Annahme des natürlichen Systems ein Verkehrsaufschwung eingetreten sei, welchen er, wenigstens zum Theil, auf den Systemwechsel als Ursache zurückführe.

Der Systemwechsel an und für sich könnte jenen Verkehrsaufschwung doch nur insofern veranlasst haben, als mit ihm die schon oben angeführten Vortheile der Vereinfachung erzielt und damit auch eine leichtere Benutzung der Bahn ermöglicht wurde. Es ist indessen sehr zu bezweifeln, ob die Leichtigkeit der Preisberechnung, die Begünstigung der Wagenladungen etc. in der kurzen Zeit von 2—3 Jahren eine so gewaltige Wirkung hervorgerufen haben sollten. Wir dürfen vielmehr, wenn eine erhebliche Zunahme in Lebhaftigkeit und Umfang des Verkehrs bemerkt werden konnte, annehmen, dass hierbei noch eine oder einige andere weit gewichtigere Ursachen mit betheiligt waren.

Unter diesen Ursachen würde, da wir uns hier gerade mit dem Tarifwesen beschäftigen, zunächst die Höhe der Transportpreise selbst in Betracht kommen. Werden die letzteren erniedrigt, so wird unter sonst gleichen Verhältnissen auch eine Zunahme der Frequenz zu erwarten sein. Nun hat aber Lavale selbst bemerkt, und hiermit stimmen andere Vertheidiger des natürlichen Systems überein, die Tarife des letzteren seien niedriger als die der Bahnen, welche dem Klassifikationssysteme huldigen. Nach Baum (S. 34) beziffert sich der mittlere Transportpreis für eine Kilometertonne Frachtgut in Franks:

für die Bahnen in	1872	1873	1874	1875
Elsass-Lothringen	0.0512	0.0493	0.0529	0.0561
Baden	0.0773	0.0725	0.0803	0.0743
Bayern	0.0672	0.0649	0.0706	0.0725
Württemberg	0.0691	0.0693	0.0692	0.0749
Deutschland	0.0605	0.0568	0.0586	0.0630
für die deutschen, vom Staate verwalteten Privatbahnen . . .	0.0512	0.0507	0.0515	0.0511
deutschen Privatbahnen	0.0610	0.0587	0.0615	0.0631
Privatbahnen in Oesterreich-Ungarn	0.0835	0.0827	0.0793	0.0787
Staatsbahnen in Ungarn	0.0590	0.0563	0.0598	0.0662
Mittel aller dieser Bahnen . . .	0.0653	0.0634	0.0637	0.0655
Bahnen der sechs französischen Gesellschaften, altes Netz . .	0.0575	0.0577	—	0.0581

Hiernach wäre es ja gar nicht zu verwundern, wenn mit der Herabsetzung des Frachtsatzes auch die angegebene Erscheinung eingetreten ist. Doch dürfte man diese Wirkung nicht ohne Weiteres auf Rechnung des Systemes setzen, da ja bei dem einen wie bei dem anderen ein niedriger Transportpreis möglich ist.

Nun ist aber das soziale Leben ein gar komplizirtes Ding. Es kommt in demselben selten vor, dass man die Wirkung einer einzelnen Ursache durch einfache Induktion genau verfolgen kann. Aus diesem Grunde ist man ja auch leider nur zu oft genöthigt, zur Methode der Deduktion seine Zuflucht zu nehmen und die Beobachtung der Praxis vorwiegend als ein Hilfsmittel der Verifikation zu benutzen. Neben der einen Ursache, welche man be-

trachtet, werden immer noch viele andere wirksam sein und zwar ohne dass dieselben etwa so lange, als die Untersuchung dauert, konstant blieben. Darum kann das Resultat der letzteren, wie wir aus der Erfahrung und der Literatur zur Genüge wissen, gar leicht getrübt und fehlerhaft werden. Wir schreiben allenfalls eine Erscheinung einer Ursache zu, während dieselbe geradezu eine entgegengesetzte Wirkung als die angenommene gehabt hat. Eine andere kann dieselbe aufgewogen und eine dritte und vierte die Thatsache hervorgerufen haben, welche zur Bildung jenes Urtheils Veranlassung gab. Aus diesem Grunde werden ja auch, ohne dass etwa dabei eine Interessenpolitik mit im Spiele zu sein braucht, fast auf allen Gebieten der Staatswirthschaft, ja der gesamten gesellschaftlichen Lebensäusserungen häufig Ansichten kundgegeben, die einander diametral gegenüberstehen. Der Eine spricht sich für Privateisenbahnen, der Andere für Staatseisenbahnen aus, Dieser befürwortet das Bankmonopol, Jener plaidirt für Bankfreiheit, hier wird der Schutzzoll gepriesen, dort der Freihandel als das unfehlbare Mittel gesegneter volkswirthschaftlicher Entwicklung bezeichnet u. s. w. und Alle haben Belege in Menge, oft sogar ein und dieselben Fälle zur Hand, um nachzuweisen, dass die Richtigkeit ihrer Behauptungen durch die Praxis bestätigt werde.

Nun ist gerade in den ersten 70er Jahren die Periode eines himmelstürmenden volkswirthschaftlichen „Aufschwungs“ zu beobachten gewesen. Neue Unternehmungen schossen wie Pilze aus der Erde, Alles drängte sich und trieb vorwärts, dass man bei oberflächlicher Betrachtung hätte glauben sollen, das Wort „time is money“ sei den Deutschen in einem Maasse in succum et sanguinem übergegangen, dass ein Rückschlag gar nicht möglich, eine wirthschaftliche Entmuthigung dieses siegesberauschten, nun so feurigen Volkes niemals werde zu erwarten sein.

In jener Zeit waren es tausendfältige Ursachen, welche zu einer grösseren Benutzung der Kommunikationsmittel Veranlassung gaben, Ursachen, die zum Theile heute nicht mehr wirken, wesswegen denn auch die Frequenz wieder eine starke Minderung erlitten hat und zwar nicht nur bei Bahnen, die den Transportpreis nur nach Meilen- und Zentnerzahl bemessen, sondern auch bei solchen, die hierbei noch einen Unterschied zwischen verschiedenen Güterarten etc. machen. Desshalb ist auch, insofern es sich darum

handelt, die Vorzüge und Schattenseiten des natürlichen Systemes klar zu stellen, dem Hinweise auf den nach der Einführung desselben in den Reichslanden und in der Pfalz eingetretenen Verkehrsaufschwung keine sonderliche Bedeutung beizumessen. Ich glaube vielmehr annehmen zu dürfen, dass er in der in Rede stehenden Frage überhaupt nicht beweiskräftig ist.

Einen sprechenden Beleg für die Richtigkeit dieser Behauptung liefert die neueste Zeit. „Im Jahre 1878 ist auf den Pfälzischen Eisenbahnen der Güterverkehr, einschliesslich des Kohlentranportes um nahezu 6 Millionen Zentner hinter dem des Jahres 1877 zurückgeblieben. Im Jahre 1877 musste die Staatskasse, damit die Vorwegnahmen, Dividenden und Zinsen gezahlt und die vorgeschriebene Tilgung bewerkstelligt werden konnte, 2.792.604 Mark zuschiessen. Für 1878 wird sich diese Summe wahrscheinlich auf rund 3.695.006 Mark stellen.“ Was sagen nun hierzu die Herren, welche es liebten, auf die „glänzenden Betriebsergebnisse“ hinzuweisen? Sollte inzwischen in der Pfalz wieder klassifizirt und dadurch eine Minderung der Frequenz und ein Einnahmeausfall hervorgerufen worden sein? —

Mit einiger Genugthuung wird oft hervorgehoben, das natürliche System führe zur

12. Zufriedenheit des Publikums und grösseren Harmonie zwischen diesem und der Bahnverwaltung.

Nach Bergmann ist es „wegen seiner praktischen Einfachheit in Elsass-Lothringen mit Befriedigung aufgenommen worden und hat sich bisher als vortheilhaft bewährt“. „Die ersten Industriellen und Mitglieder des Handelsstandes sind dafür“, hatte Dr. Schulz vor der E.-K. erklärt.

Nun wird allerdings unter sonst gleichen Umständen das einfachere System beliebter sein als ein komplizirtes. Und die That- sache, dass gerade durch die Einfachheit desselben einige Veranlassungen zu Streitigkeiten in Wegfall kommen, kann auch leichter ein friedliches Einvernehmen zwischen Verwaltung und dem die Bahn benutzenden Publikum zur Folge haben als die Klassifizirung. Doch, wie schon erwähnt, die Frage der Einfachheit und der Schwierigkeit der Klassifikation ist eine durchaus relative. Man kann die Einfachheit erkaufen auf Kosten der Rentabilität sowohl wie auf die eines Theiles der Verfrachter. Der begünstigte Theil

des Publikums wird die Tarifrung loben und zwar wird seine Meinung als die öffentliche betrachtet, wenn es ihm gelingt, dieselbe gehörig an's Licht zu stellen. Und wie die öffentliche Meinung mit oder auch ohne schlechte Hintergedanken oft gemacht wird, dies ist ja hinreichend bekannt. Nehmen wir etwa an, einige Fabrikanten, Grossisten und Spediteure ziehen wirklich von einem Systeme grossen Vortheil, so wird es nicht an Gelegenheiten fehlen, die Vorzüge desselben mit Erfolg herauszustreichen, während etwa hie und da erhobener Widerspruch als Ausfluss einseitigen Interesses bezeichnet wird und schliesslich wirkungslos verhallt. Nicht ohne Berechtigung begleitet darum auch die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (Nr. 12 von 1876) die oben mitgetheilte Behauptung Bergmann's mit den Worten: „Diese letztere Bemerkung, ohne nähere Angabe hingestellt, für wen sich das natürliche System vortheilhaft bewährt habe, ist jetzt ein sehr beliebter Ausdruck für amtliche und nicht-amtliche Schriftstücke geworden und sie ist jedesmal auch zutreffend, weil es immer den Einen oder den Anderen gibt, der sich auf Kosten der Uebrigen bereichert“.

Aber es ist nicht gerade nothwendig, dass bei dem Systemwechsel der Eine begünstigt, der Andere höher belastet wird. Der Frachtsatz kann ja auch recht gut für Alle ermässigt werden und insofern die Zufriedenheit wirklich eine allgemeine sein, wenn eben von Rentabilität und Steuervertheilung abgesehen wird oder die erstere gar mit der Preisherabsetzung gestiegen ist. Nach Baum (S. 34) soll es in der That denn auch lediglich die mit Einführung des natürlichen Systemes stattgefundene Tarifiermässigung gewesen sein, welche demselben viele Anhänger gewonnen habe.

Nun soll aber nicht allein das die Bahn benutzende Publikum zufrieden gestellt werden, sondern das Interesse der Bahneigenthümer, bzw. bei Staatsbahnen das der Gesammtheit der Steuerzahler will doch auch gewahrt sein. Den Anforderungen derselben soll aber in der That vollständig genügt sein. Da das natürliche System die Selbstkosten vermindere, heisst es im Berichte der E.-K., so könnten auch niedrigere Tarife gewährt werden, mithin sei es geeignet, eine grössere Harmonie zwischen Publikum und Bahnverwaltung hervorzurufen. Die letztere soll aber geradezu trotz der Preiseremässigung aus dem natürlichen System einen finanziellen Vortheil ziehen, weil dasselbe

13. eine höhere Rentabilität der Bahn

zur Folge habe. Diese Behauptung wird sehr häufig aufgestellt. Im Beschlusse des Wiener Kongresses deutscher Volkswirthe wird ausdrücklich hervorgehoben, dass jenes System nach den auf den Elsass-Lothringischen Bahnen gemachten Erfahrungen für die Bahnunternehmung als geschäftlich vortheilhaft erscheine. Demnach wäre es als gar nicht auffallend zu betrachten, wenn dasselbe nach Gensel wirklich „einen Eroberungszug, einen langsamen zwar, aber sicheren Eroberungszug hält“. Denn, heisst es im Berichte der E.-K., die Macht der Dinge erzwingt seine weitere Ausbreitung, dafür biete die Entwicklung der Vergangenheit Bürgschaft.

Von diesem „Eroberungszuge“ ist neuerdings wenig zu bemerken. Denn wenn auch nach Dr. Schulz „das natürliche System sich nach und nach in Deutschland Bahn gebrochen hat“, so scheint doch die gegenwärtige Lage der Dinge einer weiteren Verbreitung nicht sonderlich günstig zu sein. Es müsste denn sein, dass der Reichskanzler ein gewichtiges Machtwort spricht und auf diesem oder jenem Wege mit Hilfe der legislativen Organe die Einfachheit und Einheitlichkeit der Postverwaltung, deren er mit Anerkennung in einem vor kurzer Zeit veröffentlichten Briefe gedenkt, auch auf das Eisenbahnwesen überträgt.

D. Die Schattenseiten des natürlichen Systems.

Halten die Anhänger des natürlichen Systemes dasselbe für rationell, gerecht und finanziell günstig, so nimmt es nach der Ansicht seiner Gegner

I. keine Rücksicht auf Rentabilität und gemeinwirthschaftliche Zwecke.

Zunächst wird angeführt, dass das reine natürliche System keinenfalls so hohe Einnahmen abwerfen könne wie eine zweckmässige Klassifikation. Die letztere setzt den Frachtsatz für Güter, welche hohe Transportkosten nicht vertragen können, so weit herab, dass die Beförderung noch mit Gewinn oder ohne Verlust erfolgen kann, während sie ihn für andere Artikel entsprechend erhöht. Das erstere dagegen muss alle Güterarten gleich hoch tarifiren.

Ist nun der Transportpreis hoch bemessen, so wird die Frequenz mancher Waare unbedingt sinken oder gar deren Beförderung vollständig ausgeschlossen und in Folge dessen ein recht empfindlicher Einnahmeausfall eintreten.

Um diesen Missstand zu verhüten, könnten zwei Wege eingeschlagen werden. Man gesteht etwa billigere Ausnahmetarife für solche Güter zu. In diesem Falle würde man aber die Idee des natürlichen Systems geradezu aufgeben und zur Klassifikation, wenn auch unter dem Deckmantel eines falschen Namens in Wirklichkeit zurückkehren. Demnach bleibt, wenn man eben nicht unkonsequent sein will, nichts Anderes übrig, als einen so mässigen Frachtsatz anzunehmen, dass auch diejenigen Güter, welche einen geringeren Transportpreis erheischen, befördert werden können.

Mit Rücksicht hierauf sagt der Jahresbericht des Grossh. Bad. Handelsministeriums für das Jahr 1876 (S. 63), das natürliche System bedinge an und für sich für eine Reihe wichtiger Transportartikel eine Frachtermässigung, welcher eine die Eisenbahnen schadlos haltende Erhöhung anderer Frachten nicht gegenüber stehe. Und die Petitionskommission des Preuss. Abgeordnetenhauses meinte im Jahre 1861, die Durchführung des Petiti gleich hoher Frachteinheiten würde das in den Eisenbahnen angelegte Privatkapital erheblich schädigen und neben der grössten Ungleichheit die grösste Ungerechtigkeit erzeugen.

Ja mitunter ist das natürliche System sogar in Folge der Unterscheidung zwischen offenen und bedeckten Wagen gezwungen, Güter trotzdem, dass sie einen hohen Transportpreis nicht vertragen können, lediglich desswegen hoch zu tarifiren, weil sie ihrer Natur nach (Salz etc.) die Beförderung in offenen Wagen nicht gestatten oder weil die Steuerbehörde Verschluss verlangt, während andere Artikel, für welche der Frachtsatz nicht gerade niedrig bemessen zu werden brauchte, in unbedeckten Wagen, mithin billiger als jene gefahren werden.

Nun ist zwar die von einer anderen Seite aufgestellte Behauptung, das natürliche System sei für Handel und Industrie nur möglich mit so niedrigen Sätzen, dass die Eisenbahnen nicht dabei bestehen könnten, allzu hyperbolischer Natur; doch würde jedenfalls die Entwicklung des Kommunikationswesens dadurch beeinträchtigt werden, dass die Rentabilität desselben künstlich eingeschnürt wird,

ohne dass etwa die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrszweige hierzu eine zwingende Veranlassung geben. Bei zu starkem Einnahmeausfall könnte leicht der wirthschaftliche Betrieb leiden und auch der weitere Ausbau von Bahnen würde dadurch ohnstreitig gehemmt werden. Würde aber der Staat Bau und Betrieb in die Hand nehmen und trotz ungünstiger finanzieller Resultate das ganze Land mit Schienenwegen versorgen, so entstünde eine ungerechte Vertheilung von Opfern und Nutzen. Den Einen würde, ohne dass sie gerade zahlungsunfähig sind, eine allzu billige Benutzung von Staatsinstituten ermöglicht, während Andere für deren Defizite aufzukommen hätten.

Nun ist es aber auch nicht undenkbar, dass der Transport verschiedener Güterarten mit ungleichen Kosten für den Zentner und die Meile verknüpft ist. Das natürliche System würde in einem solchen Falle eine ungleichmässige Belastung der Verfrachter bewirken, der Eine zahlte zu viel, der Andere zu wenig. Sonach würde es „nicht allein im Interesse der Bahneigenthümer liegen, sondern es wäre auch aus Gründen einer ausgleichenden Gerechtigkeit nicht zu vermeiden, bei der Tarification etwaige Konkurrenz mit anderen Kommunikationsmitteln, Art der Güter, Ort der Herkunft und Bestimmung u. s. w. zu beachten“ (Böhmert). Es ist eben, wie Schäffle (S 247) sagt, die Forderung, nur nach Meilen und Zentnern die Tarifsätze zu bemessen, eine wirthschaftlich unsinnige, so lange die Selbstkosten bei den verschiedenen Waarenkategorien so ungleich sind“.

Ein radikales natürliches System würde ferner auch unter Umständen staatswirthschaftlichen, humanitären Zwecken im Wege stehen (Mohl, Bemerkungen S. 22), wenn solche zeitweise Herabsetzungen des Frachtpreises für einzelne Güter verlangten. Hier würde man, wenn nicht auf einem anderen, nicht immer gerade zweckmässigen Wege Fürsorge getroffen wird, entweder das Prinzip durchbrechen oder auf Erreichung jener Zwecke verzichten müssen. —

Behauptet der Anhänger des natürlichen Systems, dass die Stabilität desselben eine Garantie gegen Willkür biete, so wird von der anderen Seite hiergegen eingewandt,

2. die Gleichheit der Frachtsätze erschwere die Beseitigung etwa vorhandener Uebelstände.

Wie schon oben erwähnt, würde weder völlige Starrheit, noch ein unaufhörliches unstetes Schwanken das Ideal des Tarifwesens bilden. Nun kann gerade die absolute Gleichheit der Tarifsätze des natürlichen Systems, welches den speziellen Bedürfnissen der einzelnen Produktions- und Verkehrszweige nicht Rechnung tragen will, unter Umständen auch solchen Aenderungen im Wege stehen, welche vortheilhaft für die Bahn und auch gleichzeitig volkswirthschaftlich gerechtfertigt sind. Mit Recht meint darum auch Eras (S. 28): „Bei notorisch unzweckmässigen Tarifen scheint uns die „Sicherheit“ derselben das Allerunzweckmässigste zu sein.“ Wenn auch eine ungewisse Veränderlichkeit der Transportpreise für Kaufmann und Produzent nichts weniger als angenehm sei, so liege doch wieder in der Wandelbarkeit der Tarifierung eines Artikels die einzige Möglichkeit, Abhilfe zu schaffen, wo ein bestehender Frachtsatz sich als drückende Härte herausstelle.

Man würde hiernach, wenn man einen Damm bilden will, um die Veränderlichkeit der Tarife über die Grenzen hinaus, von welchen an sie schädlich sein würde, zu verhindern, mit dem natürlichen Systeme über das richtige Ziel hinausschiessen. Statt seiner empfiehlt darum Eras als ein besseres Mittel, um die Sicherheit zu erhöhen, dass die Kalkulationen des Kaufmanns durch tarifarische Neuerungen nicht plötzlich zerstört würden, eine Verlängerung der Ankündigungsfristen, welche für die Einführung neuer Tarife (Erhöhungen, wie Ermässigungen) vorgesehen seien. —

Aus der festen Ueberzeugung, dass die Bedürfnisse des praktischen Lebens sich mit unbezwinglicher Gewalt geltend zu machen wissen, ist auch die Behauptung hervorgewachsen,

3. die Unbeweglichkeit der Tarife werde zur Gewährung von Refaktien anreizen.

Das natürliche System mit seiner absolut gleichen Belastung einer jeden Zentnermeile würde von einer einzelnen Bahnverwaltung, sobald sie dasselbe nicht als rentabel anzuerkennen vermag, nur in Folge eines auf sie ausgeübten Zwanges eingeführt werden, möge nun dieser Zwang von anderen Verwaltungen oder von der Gesetzgebung herrühren. Würde etwa ein Bahneigenthümer sich anderen, insbesondere einem Vereine gegenüber zur Annahme des genannten Systemes verpflichten, so würde er seine Zugeständnisse

nur auf den Durchgangsverkehr, nicht aber auch auf den inneren Verkehr erstrecken. Daraus würden aber Uebelstände von der Art entstehen, wie sie weiter unten geschildert werden. Wollte man aber auch die Ausdehnung der „natürlichen“ Tarifierung auf den inneren Verkehr aus irgend welchem Grunde vertragsmässig bewirken, so würde es doch an der nöthigen Handhabe fehlen, um die volle Durchführung derselben zu erzwingen. Abweichungen würden, so bald sie beabsichtigt sind, leicht vorkommen können.

Aber auch der Staat soll Umgehungen einer von ihm gesetzlich angeordneten Tarifierungsmethode nur mit grossen Schwierigkeiten, lästigen Beschränkungen und Kosten verhüten können, wenn dieselben sich als sehr vortheilhaft erweisen.

Um einen hinreichenden Erfolg in der gedachten Richtung zu erzielen, würde nichts Anderes übrig bleiben, als die Selbständigkeit der Privatbahnverwaltungen so zu unterbinden, dass sie zu einem Schatten zusammenschrumpfen müsste, oder die Bahnen nicht allein faktisch, sondern auch formell in Staatshände übergehen zu lassen. Die angestrebte Gleichheit könnte damit schon erzielt werden; ob sie und das angewendete Mittel aber auch vortheilhaft sind, ist eine andere Frage. —

Gegen das natürliche System hat man auch schon eingewendet, es sei

4. das Verbot der wohlfeileren Leistung ungerechtfertigt.

Diese Behauptung ist in der allgemeinen Fassung, wie sie hingestellt wurde, nicht gerade stichhaltig. Denn die wohlfeilere Leistung wird ja doch, ohne dass dies etwa missbilligt würde, in allen den Fällen ausgeschlossen, wo im Interesse einer gleichen Behandlung Oeffentlichkeit und allgemeine Giltigkeit gefordert wird. Man hat dieselben indessen wohl nicht im Auge gehabt, sondern nur die Verschiedenheit der Transportpreise, durch welche nicht gerade eine bestimmte Persönlichkeit vor anderen bevorzugt wird. Aber auch hier liesse sich die Verwerflichkeit des natürlichen Systemes nicht ohne Weiteres daraus deduziren, dass man den Privatbahnen füglich nicht verbieten könne, ihre Leistungen zu einem geringeren Preise zu verkaufen. Es handelt sich hier zunächst darum, ob Eisenbahn- und Tarifwesen einen privat- oder einen staatswirthschaftlichen Charakter tragen sollen. Im ersteren Falle würde allerdings eine Gestaltung der

Tarife nicht verwehrt werden können, welche der Baueigenthümer für gut findet. Wird dagegen die Bahn als ein öffentliches Institut betrachtet, so lässt sich kein triftiger Grund dagegen anführen, wesshalb nicht auf irgend einem Wege eine Bemessung der Frachtsätze erzwungen werden dürfe, welche etwa im allgemeinen Interesse liegt, und es müsste hiernach in erster Linie nachgewiesen werden, dass das natürliche System den Anforderungen, welche die Gesamtheit an die Tarification zu stellen hat, nicht entspricht. Dann erst würde das erwähnte Argument mit Erfolg zu Felde geführt werden können. —

Gewichtiger ist schon das oft geäußerte Bedenken,

5. das natürliche System begünstige die Zentralisation und den Grossbetrieb,

indem es für dieselben relativ geringere Transportpreise ansetze. Dieser Vorwurf kann sich indessen nicht auf ein solches natürliches System beziehen, bei welchem für jede Zentnermeile ein absolut gleicher Betrag erhoben wird, da bei demselben von einer Bevorzugung in der That gar keine Rede ist. Man kann demnach auch nur die Unterscheidung zwischen Stückgut und Wagenladung gemeint haben.

Der niedrigere Preis der letzteren kommt allerdings zunächst dem Grosshandel und der Grossindustrie zu Gute. Dieselben sind in der Lage, volle Wagenladungen aufzugeben, während der kleine Gewerbetreibende und Kaufmann nur geringere Mengen von Waaren zu beziehen und zu versenden hat. Die ersteren zahlen auf den Reichsbahnen pro Zentner und Meile 4,8 Pf. Fracht, die letzteren, wenn sie nicht weniger als 200 Zentner zu befördern haben, bei der Benutzung bedeckter Wagen nur 2,4 Pf. In sehr vielen Fällen aber können sie offene Wagen verwenden und zahlen dann 1,8 Pf., also nur $\frac{3}{8}$ des Preises für Stückgut. Dazu ist für letzteres die Expeditionsgebühr höher (12 Pf. pro Zentner) als für die Wagenladungsklassen (7,2 Pf. pro Ztr.).

Nun können aber auch die Versender geringerer Quantitäten von Gütern in der früher angegebenen Weise, sei es, dass sie sich zu einer gemeinsamen Beförderung einigen, sei es, dass sie die Vermittelung eines Spediteurs benutzen, an den Vortheilen der Preisermässigung für volle Wagenladungen partizipiren. Im ersteren Falle würden sie nicht mehr an Fracht- und Expeditions-

gebühr zu entrichten haben, wie Derjenige, welcher so günstig gestellt ist, grosse Massen von Gütern erhalten und absenden zu können. Aber auch das Institut der Spediteure kann, wenn es an einer genügenden Konkurrenz nicht fehlt, es zur Folge haben, dass die Stückgüter den Versender nicht viel theurer zu stehen kommen, als die Artikel, welche in vollen Wagenladungen direkt zur Beförderung aufgegeben werden.

Doch wird eine Einigung der erwähnten Art nicht in allen Fällen zu erzielen sein. Es gehört nämlich ausser dem guten Willen auch noch dazu, dass zu einer und derselben Zeit sich eine genügende Menge von Waaren zusammen findet. Diese Bedingung wird an den Stationen mit durchschnittlich schwachem Verkehr wohl gelegentlich einmal, etwa wenn es gilt, Märkte zu besuchen, erfüllt werden können. Zu anderen Zeiten aber ist hier an Transportgenossenschaften u. dergl. nicht zu denken. Ein gedeihlicheres Feld würden dieselben ebenso wie die Spediteure an grösseren Orten finden, an welchen Tag für Tag eine bedeutende Quantität von Waaren zur Versendung gelangt.

Hiernach ist die Behauptung nicht unrichtig, dass die Elsass-Lothringische Tarification die grossen Städte und die grossen Industrie- und Handelszentren vor den kleinen Plätzen und Stationen bevorzuge.

Nun wird aber dieser Vorwurf nicht gerade von den Anhängern der Klassifikation erhoben werden dürfen, wenn sie verlangen, dass die letztere lediglich nach Maassgabe der Selbstkosten oder der Rentabilität gebildet werde. Denn der Massenverkehr, welcher volle Wagenladungen ermöglicht, wird für die Bahn im grossen Ganzen nicht allein mit relativ geringeren Kosten verknüpft sein, sondern sich auch als rentabler erweisen. Wird etwa auf einer Zwischenstation ein Wagen nur zum Theile gefüllt, fährt derselbe dann einige Meilen weit, um unterwegs noch eine weitere Belastung zu empfangen, werden ferner an verschiedenen Orten theilweise Entladungen vorgenommen, so wird der Transport selbstverständlich einen höheren Aufwand erfordern, wie wenn der Wagen eine grosse Strecke hindurch voll beladen liefe, ohne an den Zwischenstationen einen Aufenthalt zu verursachen.

Damit soll indessen nicht gesagt sein, dass der Preisunterschied für Stückgüter und Wagenladungen, wie er in den Reichslanden adoptirt ist, ein gerechtfertigter sei. Die erforderliche Höhe

desselben müsste, wenn die Kosten der Tarifierung zu Grunde gelegt werden sollen, ebenso gut, wie wenn man die höchste Rentabilität erzielen will, von Fall zu Fall berechnet werden. Sollte sich dabei herausstellen, dass wirklich die Zentralisation in lokaler und gewerblicher Beziehung gefördert wird, so müsste man sich eben, wenn man nicht zu Gunsten der Dezentralisation Opfer bringen oder die Schattenseiten der ersteren auf anderem Wege mildern will, ebenso in das Unvermeidliche fügen, wie man sich nicht dagegen zu wehren vermochte, dass die Handarbeit durch die Spinnmaschine ersetzt wurde.

Allerdings wurde hierbei vorausgesetzt, dass der Stückgutverkehr zur Entstehung von toter Zeit und totem Raum Veranlassung gebe. Ist derselbe jedoch in einem gegebenen Falle ein sehr regelmässiger und derart, dass jeweilig ohne Zeitverlust volle Wagenladungen erzielt werden, dann würde freilich die Unterscheidung zwischen Kollo- und Wagenraumtarif zu verwerfen sein, wie es ja auch dann in der That für den Betrieb der Bahn an und für sich bedeutungslos sein würde, ob „Derjenige, welcher heute eine Wagenladung aufgibt, mit Dem, der es gestern gethan, eine und dieselbe Person ist oder nicht“. —

Gegen das Klassifikationssystem wird oft der Einwand erhoben, es gebe Veranlassung zu differenziellen Tarifierungen. Doch, wie aus vorstehenden Bemerkungen hervorgeht und wie Eras auf dem 18. volkswirtschaftlichen Kongresse betont hat, auch

6. die Verbindung von Wagenraum- und Kollo-Tarif kann sehr leicht die Entstehung von Differenzialtarifen bewirken.

„Dies wird immer dann der Fall sein, wenn von kleineren Zwischenstationen aus nur Stückgüter versendet werden können, während von grösseren weiter gelegenen Orten aus durch Vermittelung des Spediteurs oder auch ohne diese volle Wagenladungen aufgegeben werden.“ (Eras.) Die Endstationen einer Eisenbahn sind in der Regel grosse Plätze mit Massenverkehr, welche untereinander wie auch mit den zwischenliegenden Orten in wirtschaftlicher Verbindung stehen. Darum werden auch bei dem Elsass-Lothringischen Systeme die Differenzialtarife trotzdem keine seltene Erscheinung sein, dass bei denselben eine oder die andere Entstehungsursache, welche die Klassifikation mit sich bringt, vermieden wird. —

Insbesondere aber wird die Verwaltung der Reichsbahnen von Mohl, Böhmert u. A. beschuldigt,

7. die in Elsass-Lothringen beobachtete Tarifpolitik habe die Entstehung vieler Differenzialtarife in Deutschland veranlasst.

Der Einfluss, welchen die Tarifierung der Reichsbahnen in der gedachten Beziehung ausgeübt hat, wird von Böhmert in anschaulicher Weise geschildert.

„Die Einführung des Gewichts- und Wagenraumtarifsystems in Elsass-Lothringen und dessen Ausdehnung auf eine Reihe von Verbandstarifen“, sagt er III S. 6 ff., „hat den früheren Zustand des deutschen Tarifwesens, welcher sich durch Gleichstellung der Klassifikationen in einer stets wachsenden Zahl von Tarifen mehr und mehr regelte, total verändert und, wie auch von den Vertheidigern des Gewichts- und Wagenraumsystems nicht in Abrede gestellt wird, die Verbreitung eines Differenzialsystems über ganz Deutschland, und zwar in den verschiedensten Richtungen der vorhandenen Verkehrslinien, zur Folge gehabt.

Die Ursachen für diese Erscheinung liegen tief in den Eigenthümlichkeiten der beiden Tarifsysteme begründet. Während nämlich bei den nach dem Gewichts- und Wagenraumtarifsystem gebildeten Tarifen die Höhe der Fracht sich nach dem Laderaum der einzelnen Wagen und nach der im Belieben des Versenders gelegenen Beförderung der Güter in bedeckten oder offenen Wagen bestimmt, erfolgt bei den Klassifikationstarifen der Transport der Wagenladungsgüter thatsächlich, soweit dieser Umstand für die einzelnen Transporte von Bedeutung ist, fast immer in bedeckten Wagen, und zwar in der Regel ohne jeden anderen Frachtunterschied, als den durch die Klassifikation bedingten.

In Folge dessen werden viele Güter, deren Beschaffenheit den Transport in offenen Wagen überhaupt oder doch in mit Wagendecken versehenen offenen Wagen zulässt, sobald der Laderaum eine Belastung des Wagens bis zu 200 Ztr. zulässt, nach dem Gewichts- und Wagenraumtarif zu den billigen Sätzen der Klasse B. dieses Tarifs ($1\frac{1}{2}$ Pfennig pro Zentner und Meile) befördert, während sie nach dem Klassifikationstarife in den Klassen A., B. und C. einen Frachtsatz von 3 resp. $2\frac{1}{2}$ und 2 Pfennigen pro Zentner und Meile zahlen müssen. Dieser Umstand bewirkt, wenn es sich um den Transport von zwei Versand-

orten nach einem Adressort handelt, dass der weiter gelegene, aber mit Wagenraumtarif nach dem Adressorte versehene Versandort vor dem näher gelegenen, aber mit dem Adressorte durch Klassifikationstarif verbundenen Versandort wesentlich bevorzugt ist.

Daher kann beispielsweise im Verkehr nach dem östlichen und nördlichen Deutschland die Industrie der Reichslande mit Erfolg mit der Industrie der den Konsumtionsplätzen näher gelegenen badischen, pfälzischen und anderer Produktionsorte konkurrieren, während andererseits die letztere durch die Konkurrenz der vom Konsumtionsplatze weiter gelegenen Elsass-Lothringischen Industrie bereits vielfach aus dem Felde geschlagen wurde.

Nachstehende Beispiele beweisen diese Behauptung:

Chemikalien nach Berlin zahlen	pro Zentner
von Louisenenthal bei 101.7 Meilen (Klassif.-Tarif)	3.216 Mark,
„ Dieuze „ 115.09 „ (Raum-Tarif)	2.472 „

Bleche nach Dresden zahlen	
von Dillingen bei 104 Meilen (Klassif.-Tarif)	1.716 „
„ Ars „ 107 „ (Raum-Tarif)	1.217 „

Gusseiserne Röhren nach Dresden zahlen	
von Saarbrücken bei 98.8 Meilen (Klassif.-Tarif)	2.076 „
„ Ottange „ 114.4 „ (Raum-Tarif)	1.868 „

Elsass-Lothringen exportirt trotz weiterer Entfernung sonach wesentlich billiger nach Deutschland, als andere, dem Bezugsorte näher gelegene deutsche Landestheile transportiren können, und daher die allgemeine Zufriedenheit in Elsass-Lothringen mit dem Gewichts- und Wagenraumtarifsystem und den mit demselben gebotenen Differenzialfrachten.

Neben dem Umstande, dass andererseits der Transport von Gütern, welche ihrer Natur nach in bedeckten Wagen zu befördern sind oder welche bei gewissen Quantitäten in einem Wagen nicht untergebracht werden können, insofern als Güter der Klassen B., C. und D. in Frage sind, nach dem Raumtarife erheblich theurer bewirkt wird, als nach dem Klassifikationstarife, ist es von ganz besonderer Bedeutung, dass durch eine geschickte Kombination der Vortheile beider Systeme da, wo solche auf derselben Route sich vertreten finden, der Versender in der Lage ist, sich ausserordentliche Vortheile zu verschaffen.

Auf diese Möglichkeit ist bis jetzt zu wenig Gewicht gelegt worden, obgleich gerade sie die Schwierigkeiten der Tarifikalkulation wesentlich vermehrt.

Die nachstehenden, der Praxis entlehnten Fälle dienen als Beispiele:

1. Königsberg - Basel, 5600 Kilogramm Felle, in 2 Wagen verladen:

a) direkt (Raumtarif)	1000.30 M.
b) bei Umkartirung in Heidelberg:	
α) Königsberg-Heidelberg (Kl.-A.)	535.40 „
β) Heidelberg-Basel (Raumtarif)	166.90 „
	712.30 M.

2. Berlin - Metz, 5000 Kilogramm Mehl, in gedeckten Wagen:

a) direkt (Raumtarif)	291.00 M.
b) bei Umkartirung in Forbach:	
α) Berlin-Forbach (Kl.-C.)	184.00 „
β) Forbach-Metz (Raumtarif)	30.50 „
	214.50 M.

3. Arnstadt-Strassburg, 10,000 Kilogramm gemahlenen Gyps, in gedeckten Wagen:

a) direkt (Raumtarif)	297.60 M.
b) bei Umkartirung in Weissenburg:	
α) Arnstadt-Weissenburg (Sp.-T. V.)	143.80 „
β) Weissenburg-Strassburg (Raumtarif)	47.00 „
	190.80 M.

4. Dresden-Luxemburg, 2500 Kilogramm Graupen:

a) direkt (Raumtarif)	224.00 M.
b) bei Umkartirung in Conz:	
α) Dresden-Conz (Kl.-A.)	140.00 „
β) Conz-Luxemburg (Raumtarif)	15.00 „
	155.00 M.

5. Leipzig-Ludwigshafen, 10,000 Kilogramm Oel:

a) direkt (Kl.-Tarif)	412.80 M.
b) bei Kartirung auf Hagenau und Rück- spedition nach Ludwigshafen:	
α) Leipzig-Hagenau	264.10 „
β) Hagenau-Ludwigshafen	52.10 „
	316.20 M.

Ähnliche Kombinationen sind auf einem ausgedehnten Verkehrsgebiete möglich.

Bezüglich aller Stationen südlich und westlich von Trier, Forbach, Weissenburg und Karlsruhe einerseits und allen nördlich und nordöstlich von Hanau und Frankfurt a. M. gelegenen Stationen andererseits bestehen nämlich auf der Grundlage des Gewichts- und Wagenraumtarifsystemes konstruirte Tarife, während gleichzeitig zwischen den zuletzt genannten Stationen einerseits und den Stationen zwischen den zuerst genannten Orten und Frankfurt a. M. andererseits über die nämlichen Transitstrecken auch Klassifikationstarife bestehen.

Die Möglichkeit, die Vortheile beider Systeme streckenweise auszunutzen, ist überdies von den süddeutschen Verwaltungen in einer Weise erhöht worden, die dem Versender im einzelnen Falle zwar Vortheil brachte, im Allgemeinen aber die Unsicherheit der Tarifikalkulationen wesentlich förderte.

Vorschriften, welche bisher weder das Reglement noch der Tarif kannte, als z. B. „unterwegs ablenken“, „kartiren auf hinter- oder vorgelegene Stationen“, „ablenken auf“ wurden für zulässig erklärt und dienten bei richtiger Anwendung und richtiger Auswahl der Umkartirungs- oder Ablenkungsstation oder auch einer über den Bestimmungsort des Gutes hinausgelegenen Station, von welcher aus das Gut, wie z. B. in dem oben unter 5 erwähnten Falle, eine Strecke des zurückgelegten Weges wieder zurückzufahren war, als Mittel zur Erzielung billigerer Frachten als der im Tarife verzeichneten direkten Frachtsätze.“

Auch Mohl klagt darüber (S. 52), dass Frachtdisparitäten durch die Tarifirung der Reichsbahnen hervorgerufen worden seien, welche nun zur Folge hätten, dass bisweilen an und für sich kostspielige, aber für den Versender billigere Umwege gewählt würden. Spiritusse, führt er an, könnten von Halle nach dem Nordosten von Württemberg nicht mehr auf dem direkten Wege bezogen werden, sondern gingen wohlfeiler über Strassburg mit einem grossen Umwege in einem spitzen Winkel. Die Fracht russischer, in Hamburg rektifizirter Spiritusse über Elsass-Lothringen nach Basel stehe laut einer Beschwerde bei dem königlich sächsischen Finanzministerium für 200 Ztr. auf 304 Mark, während sie von Leipzig nach Basel 315 Mark 48 Pf. für deutschen Spiritus betrage.

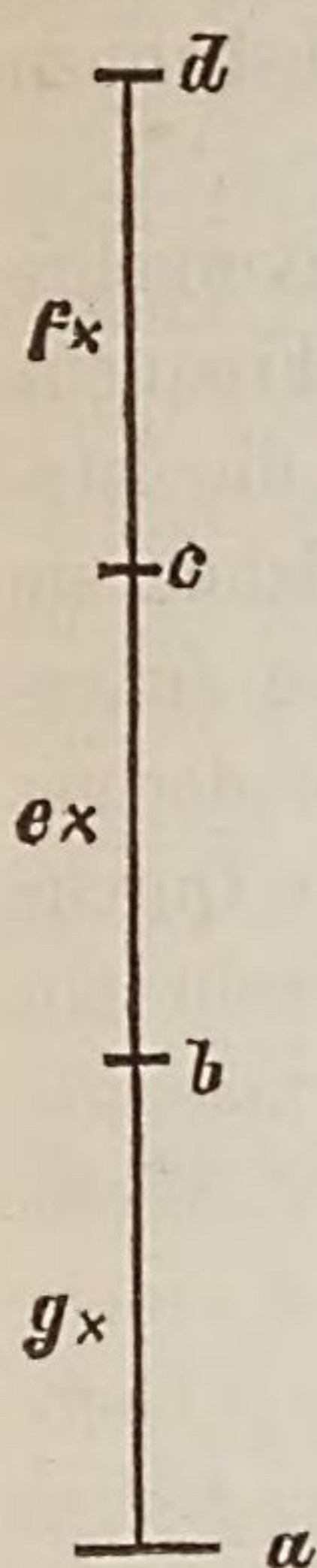
Der Grund der erwähnten Erscheinung liegt also darin, dass die Transportpreise gleichartiger Güter pro Zentner und Meile auf verschiedenen Bahnen ungleich bemessen wurden. Insbesondere sind, wie schon angeführt, die Tarifsätze der Reichsbahnen durchschnittlich niedriger als die vieler anderer Bahnen.

Da nun zu befürchten war, dass im Konkurrenzverkehre diejenige Bahn, welche niedrigere Frachtsätze hatte, ihre Frequenz auf Kosten der anderen Bahnen steigerte, so sahen sich die letzteren genöthigt, wenigstens für diejenigen Fälle, in welchen sie wirklich von der Konkurrenz bedroht wurden, ihre Preise zu ermässigen, während sie in anderen, wo kein Zwang zur Aenderung vorlag, die alten Sätze bestehen liessen. Somit wurde der Durchgangsverkehr begünstigt, ohne dass überall dem Lokalverkehr ein gleicher Vorthail zugestanden wurde. Doch kam dieser ermässigte Tarif nicht nur dann in Anwendung, wenn ein direkter Wettbewerb vorlag, sondern man wählte ihn auch aus irgend einem der Gründe, welche, wie wir weiter unten sehen werden, überhaupt dazu Veranlassung geben, auf grössere Entfernungen hin billiger zu transportiren, als auf kleinere.

Desswegen dürfte übrigens von Seiten derjenigen Anhänger der Klassifikation, welche ausdrücklich verlangen, dass man den Bahneigenthümer nicht hindere, seine Leistungen billiger zu verkaufen, als Andere, gegen die Verwaltung der Reichsbahnen kein Vorwurf erhoben werden. Zudem haben ja Bahnen, welche im Bereiche der Klassifikation liegen, bei der Bildung niedrigerer direkter Tarifsätze für den Verkehr auf grössere Entfernungen den Reichsbahnen brüderlich die Hand gereicht.

Bestehen die beiden genannten Systeme neben einander auf verschiedenen Bahnen eines Netzes, bzw. auf ein und derselben Linie (Durchgangsverkehr im Gegensatz zum internen), so werden Zustände der gedachten Art freilich immer hervorgerufen, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil eine Uebereinstimmung in der Tarification schlechterdings nicht erzielt werden kann, wenn auf der einen Seite die Transportpreise für alle Güterarten gleich, auf der anderen aber verschieden bemessen werden. Insofern haben die Gegner des natürlichen Systems nicht Unrecht, wenn sie behaupten, durch Einführung des letzteren sei die Erreichung der vielfach gewünschten Einheitlichkeit im deutschen Tarifwesen erschwert worden.

Nun werden aber Disparitäten der oben erwähnten Art auch sehr leicht entstehen können, wenn ein natürliches System nirgends eingeführt ist. Hierfür ist eben nur eine ungleiche



Preisbemessung auf verschiedenen Bahnen nothwendig, wie sie bei der Klassifikation ja häufig vorkommt. Nehmen wir an, eine Linie $a d$ mit einer Länge von 30 Meilen zerfalle in 3 Theile ($a b$, $b c$, $c d$), von welchen jeder 10 Meilen lang sein und einem anderen Eigenthümer gehören möge. Es sei nun der Frachtsatz pro Meile und Zentner

auf der Linie	für die Waare		
	A	B	C
$a b =$	3	2	2
$b c =$	5	3	2
$c d =$	4	3	1

so wird, wenn an den Uebergangsstationen „Umkartirungen“ erfolgen oder „direkte Tarife“ einfach durch „Zusammenstossung“ gebildet werden, der Transport von a nach b für die Waare A auf 120, für B auf 80 und für C auf 50 zu stehen kommen. Von Differenzialtarifen wäre keine Rede. Dieselben würden erst durch „Verständigungen“ geschaffen werden, wenn man sich zur Bildung „direkter Tarife“ entschliesst, bei welchen jeweilig die geringsten Meilensätze zur Anwendung kommen. Alsdann würde gezahlt für den Transport der Waare A von a nach b 40, von a nach c 60 und von a nach d 90. Würde nun A nach einer Station e adressirt, welche nur eine Meile von a entfernter liegt als b , so würde sich der Frachtsatz beziffern auf 33. Hiernach würde es sich lohnen, die betr. Waare erst nach e fahren und dann für den Preis 5 (Lokaltarif der Linie $b c$) nach b zurückschaffen zu lassen. Man würde dann 12 sparen. Ganz das Gleiche würde eintreten, wenn für die Strecke $a c$ der „direkte Tarif“ keine Anwendung fände, sondern erst dann, wenn die auf Stationen der Linie $a b$ aufgegebenen Güter die Station c überschreiten. Dann würde es für den Versender, welcher Waaren von b nach c zu liefern hat, vortheilhaft sein, dieselben erst nach

der von b um eine Meile entfernten Station g der Linie $a b$ zu adressiren, von da eine Umkartirung nach f zu bewirken und schliesslich die Rückfahrt von f nach c anzuordnen. Bei dieser Jobsiadentour wären im Ganzen zu zahlen $4 + 36 + 3 = 43$; während der direkte Transport von b nach c 50 gekostet haben würde. Unsere Tarifangelegenheit würde aber noch viel mannigfaltiger, verzwickter und wunderlicher werden, wenn wir unterstellen, dass die „direkten Tarife“ nicht auf alle Gegenstände des Transports sich erstrecken, dass wir es, statt mit 3, mit 50 und 60 Verwaltungen, mit den verschiedensten Frachtsätzen und komplizirten „Verbänden“ etc. zu thun haben. —

Aus den angeführten Gründen ist denn auch das vor der E.-K. geltend gemachte Argument,

8. das natürliche System erschwere die Bildung direkter Tarife mit dem Auslande

von nur relativer Bedeutung. Die Klassifikation steht derselben nicht in geringerem Grade im Wege, sobald eben auf den Bahnen, welche in Betracht kommen, die Transportpreise von ungleicher Höhe sind. Darum hat man auch, wie in dem Berichte der genannten Kommission mitgetheilt wird, mit Recht hervorgehoben, dass das Tarifverbandssystem sich beispielsweise an das der französischen Ostbahn wegen grosser Verschiedenheit der Klassenzahl und des Klasseninhaltes ebenfalls gar nicht oder doch nur mit grossen Schwierigkeiten und Komplikationen würde anstossen lassen.

Wäre übrigens jene Bildung direkter Tarife so schwer, so könnten ja die Klagen über die durch die Tarifpolitik der Reichsbahnen hervorgerufenen Differenzialfrachtsätze nicht von grossem Belang sein. Das Gegentheil wäre ein deutlicher Beweis dafür, dass jene Schwierigkeiten — wenn auch in Folge von Inkonssequenzen — in der Praxis nicht unüberwindlich sind. —

Wie schon mehrmals erwähnt, werden alle Aenderungen im Gebiete der Volkswirtschaft mit Opfern erkaufte. Hierauf deutet der Gegner des natürlichen Systems, wenn er es zurückweist mit den Worten

9. die Einführung desselben sei mit grossen Verschiebungen in Handel und Industrie verbunden.

Produktion und Vertheilung ruhen allerdings auf den gegebenen Grundlagen des Verkehrs, und zwar ist ihre Gestaltung

durch Bau, Betrieb und insbesondere Tarifierung der Eisenbahnen ganz wesentlich bedingt. Die ungleiche Bemessung der Frachtsätze für verschiedene Güterarten, bei welcher in erster Linie die regelmässig in grossen Massen beförderten Rohstoffe begünstigt wurden, hat zur Folge gehabt, dass entsprechende Standorte gewählt wurden und die Intensität aller Wirthschaftszweige eine mit den Transportkosten im Einklang stehende Richtung annahm. Würde nun plötzlich das ganze Tarifwesen geändert, so würde damit ein tiefgreifender Einfluss auf Preis und Einkommen ausgeübt werden. Manche Standorte wären zu vertauschen, hier ein extensiver Betrieb durch einen intensiveren, dort dieser durch jenen zu ersetzen. Diese Vorgänge hätten viele Kapital- und Kräfteübertragungen zur Folge, ohne dass die damit verbundenen Aufwendungen und Verluste durch die Verbesserungen und Fortschritte, welche mit der Tarifänderung in kausalem Zusammenhange stehen, gerade immer ausgeglichen werden. Und wenn auch thatsächlich das natürliche System eine solche Wirkung hätte, ja wenn es sogar, was ich übrigens bezweifle, einen bedeutenden Aufschwung von Landwirthschaft, Handel und Industrie hervorrufen würde, so dürfte doch immerhin, um ein neuerdings gesprochenes Wort Bismarcks zu gebrauchen, einige „Schonung des Besitzstandes“ am Platze sein und darum der Klassifikationstarif, wenn er sich einmal eingebürgert hat, im günstigsten Falle doch nur allmählich durch das natürliche System verdrängt werden.

Was übrigens hier von dem ersteren gesagt wird, das hat aber auch ebenso gut seine Giltigkeit für das letztere. —

Während viele Anhänger des natürlichen Systems die Zwischenschiebung einer Mittelsperson, des Spediteurs, zwischen Bahnverwaltung und Publikum für vortheilhaft erklären, bezeichnen Gegner desselben

10. das Institut der Spediteure für nachtheilig oder wenigstens für unnöthig.

Auf den meisten Bahnen wird der weitaus grösste Theil der zu versendenden Güter direkt aufgegeben werden. Denn der Spediteur wird „nur bei Stückgut in der Lage sein, dem Publikum einen Vortheil zu bieten, weil ihm gesetzlich kein geringerer Frachtsatz zugestanden werden darf als Anderen.“ Seine Thätigkeit wird also für solche Güter, die der Eigenthümer in Mengen

von wenigstens 200 (bezw. 100) Zentner zu befördern hat, nicht in Anspruch genommen. Diese aber bilden den Haupttheil der Fracht selbst auf solchen Bahnen, die nicht etwa vorzugsweise nur eine Güterart, wie Kohlen, Erze etc., zu transportiren haben. So wurden auf den preussischen Bahnen im Jahre 1874 aufgegeben:

Eilgüter	10.994.873 Zentner,
Stückgüter der Normalklasse u. sperriges Gut	48.300.533 „
„ der ermässigten Klasse	75.182.928 „
Frachtgüter in Wagenladungen	
von 100 Ztr. und darüber . .	438.067.843 „
„ von je 200 Ztr.	731.046.843 „
„ ohne nähere Bezeichnung der Klasse	295.582.473 „

Hiernach würde die Wirksamkeit des Spediteurs in der Regel ein sehr beschränktes Feld haben. Dieselbe wird aber nicht einmal auf alle Stückgüter sich erstrecken. Sperrige Güter wird der Spediteur, da sie einen zu grossen Raum in Anspruch nehmen, entweder zurückweisen oder er wird sie als Kolli aufgeben. Ferner wird er sich nicht mit der Annahme aller derjenigen Güter befassen wollen, welche nicht die Möglichkeit in Aussicht stellen, in genügend kurzer Zeit sich zu Wagenladungen anzusammeln, es müsste denn sein, dass ihm für dieselben eine hinreichende Vergütung geleistet wird. Doch wird sich zu einer solchen, bestehe sie nun in einer Verzichtleistung auf rasche Lieferung oder in einem höheren Preise, der Versender in der Regel nicht gerne verstehen. Somit verbleiben dem Spediteure nur die grösseren Plätze und an diesen wieder diejenigen zu transportirenden Waaren, für welche die Sammlung überhaupt lohnend ist. Darum ist auch die von Direktor Bertelsmann vor der E.-K. gemachte Mittheilung erklärlich, nach welcher „der“ Spediteur in Strassburg im Jahre ungefähr für 600 Wagen Waare sammelte, also nur 7 pCt. von sämmtlichen Stückgütern, welche in dieser Stadt aufgegeben würden. (Vergl. hiermit die Angaben oben S. 129).

Hiernach hätte die Thätigkeit des Spediteurs in Wirklichkeit gar nicht die Bedeutung, welche ihr oft beigelegt wird. Doch dieselbe soll sogar etwas zweifelhafter Natur sein.

Zunächst wird bemerkt, die Einstellung des Spediteurs ver-

ursache grosse Schwierigkeiten in Bezug auf Haftpflicht und Lieferzeit.

Ganze Wagenladungen aus Stückgütern können nur dann mit Leichtigkeit gebildet werden, wenn eine genügende Menge der letzteren gleichzeitig aufgegeben wird. Ist aber die Zahl unzureichend, so bleibt nichts Anderes übrig, als eine zeitweilige Aufstapelung vorzunehmen und mit der Absendung zu warten, bis man im Stande ist, von dem niedrigeren Tarife der Wagenladungen Vorthail zu ziehen. Hiernach werden in einem solchen Falle, wenn wirklich Sammlungen stattfinden sollen, Verzögerungen ganz unvermeidlich, und zwar werden dieselben unter sonst gleichen Umständen um so bedeutender und empfindlicher sein, je grösser die Zahl der Spediteure ist, die sich in den Verkehr theilen. Ist also wirklich Konkurrenz da, und gerade von einer solchen wird ja das Beste erwartet, so kann eine rasche und zweckmässige Zusammenstellung der Güter zu vollen Wagenladungen für ein und denselben Adressort füglich nicht wohl bewerkstelligt werden. Sie würde, soweit sie überhaupt möglich ist, erst dadurch hervorgerufen, dass jeder Spediteur mit Ausschliessung der anderen nur für ganz bestimmte Routen und Bestimmungsorte thätig ist oder aber dass der ganze Stückgutverkehr durch die Hand eines einzigen Spediteures geht. Eine Arbeitstheilung der genannten Art ist kaum zu erhoffen, auch würde sie den erwarteten günstigen Folgen der Konkurrenz hinderlich im Wege stehen. Besorgt aber nur ein Spediteur das Geschäft der Sammlung, dann würde auch recht gut an seine Stelle die Bahnverwaltung treten können.

Darum lässt sich Petermann beipflichten, wenn er sagt (S. 10): „Das Institut der Makler hat seinen guten Sinn und wirkt geschäftsbefördernd und zeitersparend, wo es gilt, Käufer und Verkäufer, die sich direkt vielleicht gar nicht oder erst nach langem, vergeblichem Suchen finden würden, zur Befriedigung des beiderseitigen Verlangens zusammenzuführen. Im Eisenbahnverkehr bedarf es dieser Vermittelung nicht, denn die Eisenbahnstation ist aller Welt bekannt, viel bekannter als die Komtoire der sich in das Transportgeschäft eindrängenden Frachtensammler. Nicht Zusammen-, sondern Auseinanderbringen ist die Funktion der letzteren, wenn sie die Güter von gleicher Bestimmung, die bei direkter Anfuhr zur Eisenbahnstation sich ganz von selbst

sämmtlich an einem Punkte konzentriren, also so rasch als überhaupt möglich zu Wagenladungen ansammeln würden, auf den Abweg nach den verschiedenen Privatzwischensammelstellen verlocken, deren jede natürlich, weil sie nur einen Theil des Verkehrs an sich zu ziehen vermag, langsamer und schwieriger als die Eisenbahn selbst das zur Bildung einer Wagenladung erforderliche Quantum zusammenbringt. Geradezu komisch aber wirkt die Schilderung des Auskunftsmittels zur Wiederaufhebung dieses Uebelstandes, mit welcher die Enthusiasten des Wagenladungsprinzips schon vor 10—12 Jahren dem deutschen Publikum den Nutzen der Frachtensammler zu demonstrieren suchten, des Hin- und Herlaufens und -schickens, um sich durch wechselseitiges Abschachern der bei keinem Einzelnen zu vollen Wagenladungen zureichenden Güter aus der Verlegenheit herauszureissen“.

Ueber den berührten Punkt spricht sich Mevissen in einem Berichte an die Generalversammlung der Rheinischen Bahn dahin aus, es seien heute Verspätungen und Verschleppungen in Zeiten regulären Betriebs Ausnahmen, welche nur desshalb so stark in die Augen fielen, weil der ganze Güterverkehr in den Händen der Güterexpedition der Eisenbahnen konzentriert, weil rasche reglementmässige Beförderung die Regel, und weil jede Klage nur an eine Adresse zu richten, die Verantwortlichkeit nur einer Stelle in Anspruch zu nehmen sei. Seien erst an die Stelle der einen Güterexpedition der Eisenbahngesellschaft wieder zahlreiche Vermittler, in deren Hände sich die Güter theilten und zersplitterten, getreten, so würden in Folge des Sammelsystems die Verzögerungen im Versande viel häufiger, die Klagen der von der Verzögerung Betroffenen dagegen seltener und diese Klagen noch viel seltener veröffentlicht werden.

Hiernach würden die Garantiebedingungen wegen Einhaltung der Lieferzeit durch die Vermittelung des Spediteurs unsicherer werden, als wenn die Bahnverwaltung allein für rechtzeitige Beförderung verantwortlich gemacht werden kann. Der Frachtensammler verbürgt sich gegenüber dem Versender, ist aber den übernommenen Verpflichtungen nachzukommen nur dann im Stande, wenn er bei der Bahn eine bereitwillige Unterstützung findet. Dass aber eine solche immer gewährt werden wird, kann nicht als unzweifelhaft hingestellt werden. Unliebsame Verwickelungen, meint

man, würden darum nicht ausbleiben und darunter Pünktlichkeit und Ordnung in bedenklichem Grade leiden.

Schon oben (S. 87 ff.) wurde betont, dass das Assekuranzwesen nicht gewinnen könne, wenn eine Theilung der Haftpflicht eintrete, ohne dass eine vollständige Unterscheidung der wirkenden Ursachen in der Weise möglich sei, wie sie das Prinzip der vollen Verantwortlichkeit erheische. Insofern könnte allenfalls die Einschlebung des Spediteurs zwischen Bahnverwaltung und Publikum dem letzteren nicht gerade von erspriesslichem Nutzen sein.

Nun ist aber auch die Rede davon gewesen, dass der Spediteur mit seiner Garantie an Stelle derjenigen der Bahneigenthümer trete. Eine Assekuranzprämie müsste in diesem Falle immerhin gezahlt werden und zwar würde dieselbe durch eine Zersplitterung des Versicherungswesens keineswegs vermindert werden. Die Konkurrenz zwar kann es bewirken, dass der Prämiensatz stark ermässigt wird, doch dürfte derselbe, wenn die Assekuranz von nachhaltigem Vortheile sein soll, nicht unter diejenige Höhe herabsinken, welche durch eine auf die Grundsätze der Wahrscheinlichkeit gestützte zuverlässige Rechnung ermittelt worden ist. Und diese Summe kann bei einer Konzentrirung des Versicherungswesens niedriger sein, als wenn das letztere in die Hände vieler Unternehmer verzettelt ist. Darum würde auch der Beitrag, welchen man an die Bahnverwaltung — und hier meine ich eine solche, welche nicht von einem monopolistischem Geiste des grösst-möglichen Gewinnes beherrscht ist — zu entrichten hat, nicht gerade höher sein als die Prämie, welche der Spediteur verlangt und auch fordern muss.

Die Güte einer Versicherung hängt aber nicht allein von der Höhe ihrer Kosten, sondern auch davon ab, ob im Falle eines eintretenden Unglückes der Beschädigte wirklich eine angemessene Vergütung erhalten kann. Letzteres wird unter sonst gleichen Umständen um so leichter sein, je zahlungsfähiger der Pflichtige ist. In dieser Beziehung wird aber die Bahnverwaltung dem Spediteure doch wohl nicht nachstehen, es wird vielmehr die Gefahr des Verlustes grösser sein, wenn der letztere die Tragung des Risikos übernimmt, als wenn die erstere mit ihrer Haftung eintritt.

Wenn der Frachtensammler wirklich einen Vortheil bietet, so wird dies nur bei dem Verkehr zwischen grossen Orten der Fall sein, welcher einen Gewinn in Aussicht stellt und darum

auch zum Wettbewerbe anreizen kann. Auf die zahlreicheren kleineren Stationen wird er, da hier ganze Wagenladungen schwieriger zu sammeln sind, ein nicht voll beschäftigtes Personal zu erhalten ist und desswegen ein Gewinn nicht in Aussicht steht, seine Wirksamkeit nicht erstrecken wollen. Oder wenn er etwa an einem dieser Zwischenplätze thätig ist, so wird er hier von der Konkurrenz nicht sonderlich behelligt werden, und das Publikum müsste sich jedenfalls mit einer sehr bescheidenen Preisermässigung begnügen, ohne dass dabei, wegen der Geringfügigkeit des Verkehrs, der Spediteur selber übermässig grosse Einnahmen hätte.

„Die grossen Geschäfte, an denen Etwas zu verdienen ist, werden die Frachtenvermittler der Eisenbahnverwaltung aus den Händen nehmen. Die kleinen, welche kaum die Kosten decken, kann sie für sich behalten“. (Petermann S. 10). Aber auch selbst an grossen Stationen wird, wie wir gesehen haben, der Spediteur nicht den ganzen Stückgutverkehr besorgen (Büchtemann vor der E.-K.). Hiernach würde die bisherige Organisation auch fernerhin aufrecht erhalten werden müssen (Mevissen, Bericht) und die Verwaltungen behielten, wenn die Thätigkeit des Spediteurs eingeschoben werden soll, doch ihre ganze Expeditionslast (Büchtemann). Auch Bertelsmann bezeichnet es vor der genannten Kommission als wenigstens zweifelhaft, ob der Spediteur eine Verminderung des Verwaltungspersonals bewirken werde. Der gleichen Ansicht sind Baum (S. 40) u. A., welche noch besonders darauf hindeuten, dass die Kontrolle des Ladegeschäftes, die Beaufsichtigung und Rapportirung der Wagen, die Zusammenstellung der Züge, die Verrechnung mit den Speditoren etc. der Verwaltung gar nicht erspart werden könnten.

Hiernach könnte von Arbeitersparungen keine Rede sein. Vielmehr würden, wie mehrere Gegner des natürlichen Systems versichern, die Betriebsaufwendungen wachsen. Denn zu der Thätigkeit des gar nicht zu vermindernden Expeditionspersonales würde noch die der Frachtensammler hinzutreten, welche gerade auch nicht auf das geringstmögliche Maass, wie es im Interesse der Volkswirtschaft läge, beschränkt sein soll. Denn „der Spediteur muss seine Wagenladungen natürlich je mit einem Frachtbrief an einen Versender aufgeben, da die Empfangsstation nicht zu seinem Diener sich hergeben kann; er spedirt also an einen

jenseitigen Spediteur. Dies hat zur Folge, dass die Güter im Versendungsorte zu einem Spediteur gebracht, dann bei diesem zu Quantitäten von 100—200 Zentner für den betreffenden Bestimmungsort mit Zeitverlust gesammelt werden müssen, der Spediteur die Güter auf die Eisenbahn zu liefern, am Empfangsort ein zweiter Spediteur sie in Empfang zu nehmen und an die Adressaten abzugeben hat“ (Mohl S. 36). In diesen zwecklosen Hin- und Hertransporten und Manipulationen könne aber ein volkswirtschaftlicher Gewinn nicht gefunden werden.

Nun soll aber auch dem Spediteur eine Ermässigung des Frachtpreises durch seine bessere Leistung, insbesondere durch zweckmässige Verladung der Güter möglich sein.

Von einer besseren Ausnutzung des Raumes würde bei schweren Massengütern, deren Ladefähigkeit die Tragkraftsziffer des Wagens übersteigt, keine Rede sein dürfen. Bei den übrigen Gütern werden aber die Leute des Spediteurs im Verladen nicht immer geschickter sein als die der Bahnverwaltung. Und wenn dem auch in einem konkreten Falle wirklich so sein sollte, so würde doch der erzielte Vorthail von gar geringem Belang sein. Nach Mevissen (Bericht) soll aber die bessere Ausnutzung des Raumes nicht etwa allein bewirkt werden durch kompaktere Verladung, sondern insbesondere dadurch, dass der Spediteur die voluminösen Gegenstände und das sogenannte sperrige Gut, welche keine genügende Ausnutzung des Wagenraumes erlaubten, der Bahngesellschaft auch bei Einführung des Wagenraum-Tarifs als Stückgut aufgabe und aus den Stückgütern nur diejenigen ausscheide, welche für ihn am lohnendsten seien.

Ueberdies aber würde die Bahnverwaltung, da ihr eine zweckmässigere Organisation der Arbeiten, eine vortheilhafte Theilung der letzteren an grossen, eine geeignete Vereinigung derselben an kleineren Stationen, sowie eine vollständigere Ausnutzung der vorhandenen Kräfte möglich ist, Ersparungen an Kosten zu bewirken im Stande sein, die bei einer Zersplitterung der einschlägigen Geschäfte gar nicht erzielt werden können. Mit Bezug hierauf meint Mevissen (Bericht), durch das Institut der Spediteure würden in erweitertem Maasse Vermittler geschaffen, welche keine oder nur sehr geringe wirkliche Dienste leisteten und das komplizierte Räderwerk des modernen Verkehrs um ein weiteres sehr überflüssiges und oft lästiges Rad vermehrten.

Aber die Thätigkeit des Spediteurs soll nicht nur keinen besonders verdienstlichen Charakter tragen, sondern sie soll auch gleich einer „Schmarotzerpflanze“ (Mohl, Bemerkungen S. 23) übermässig grosse Gewinne ziehen, welche recht gut der Bahnverwaltung selbst hätten in den Schooss fallen oder die sie hätte mit dem Publikum theilen können. Der Frachtsatz für die Zentnermeile Stückgut beziffert sich nach dem Tarife vom 20. Juli 1874 auf 4,8 Pf., der der Zentnermeile der Wagenklasse B,b auf 1,8 Pf. Die Differenz zwischen diesen beiden Preisen würde also, da die Expeditionsgebühr besonders berechnet wird, lediglich eine Prämie für die Thätigkeit des Sammelns und den Verzicht auf rasche Lieferung sein. Sie beziffert sich pro Zentner und Meile (!) auf 3 Pfennige, während die Bahnverwaltung sich mit 1,8 Pfennigen begnügt.

Nehmen wir an, es würden auf einer Bahn täglich 20.000 Zentner Stückgüter eine Meile weit befördert, welche ohne Gefahr in offenen Wagen gefahren werden könnten. Wenn dieselben durch die Hand des Spediteurs gehen, so erzielt die Bahn jährlich eine Einnahme von 131.400 Mark und braucht unter der Voraussetzung einer vollständigen Ausnutzung des Raumes 100 Wagen. Würden nun jene Güter direkt aufgegeben, so würde die Jahreseinnahme sich auf 350.400 Mark, also 219.000 Mark mehr als im vorigen Falle beziffern. Unter diesen Umständen dürfte die Ausnutzung der Wagen schon eine sehr geringe werden, ehe die Bahn wirklich einen finanziellen Verlust erleidet. Unterstellen wir eine Ausnutzung von nur 25 pCt., eine Zahl, welche hier sehr niedrig gegriffen ist und die jedenfalls weit hinter derjenigen der Wirklichkeit zurückbleibt, während zu Gunsten des Spediteurs überhaupt der höchst mögliche Prozentsatz (100) angenommen wurde, so würden jetzt im Ganzen 400 Wagen erforderlich sein. Koste nun der Wagen 4000 Mark und könnte derselbe nur 10 Jahre lang benutzt werden, so würde sich, wenn wir für die Vertheilung dieser Summe auf die genannte Zeit 5 pCt. unterstellen, der Mehraufwand für die Bahn auf 155.000 Mark belaufen, mit dem sie sich eine Mehreinnahme von 219.000 Mark verschafft, welche jedenfalls hinreichen, um auch noch die sonstigen Mehrausgaben zu decken.

Auf Genauigkeit erhebt diese Rechnung keinen Anspruch, aber sie genügt doch, um zu zeigen, dass der Vortheil, welchen der Spediteur zu bieten vermag, viel zu theuer erkaufte ist, zumal

ja der Bahnverwaltung noch ein sehr beträchtlicher Theil des Stückgutverkehrs immer verbleiben und dieselbe an Räumlichkeiten für Aufbewahrung der Versandobjekte sowie an Expeditionspersonal nur wenige oder gar keine Ersparungen erzielen wird.

Nun könnte man schon zufrieden sein, wenn dem Publikum aus der Vermittelung des Spediteurs ein Nutzen erwächst, welcher den kleinen Kaufmann und Gewerbetreibenden nur wenig hinter den grossen Händler und Industriellen zurückstellt, wenn also erstere nicht viel mehr als 1,8 Pfennige an den Spediteur zu entrichten haben. Dies wird jedoch entschieden in Abrede gestellt. Nach Gehe (Handelsbericht vom September 1876) würde dem Frachtenvermittler der Löwenantheil am Gewinn zufallen.

Von der anderen Seite wird allerdings hiergegen eingewandt, dem Versender stehe es ja frei, seine Waaren direkt bei der Bahn als Stückgut zum Preise von 4,8 Pf. aufzugeben oder dieselbe dem Spediteur zu überlassen. Fordere der letztere zu viel, so werde er darum auch keine Geschäfte machen können. Doch ist der Begriff „zu viel“ etwas relativer Natur. Er schliesst gar nicht aus, dass der Frachtensammler den grösseren Theil der von der Bahnverwaltung gewährten Prämie in seine Tasche steckt. Ja es wird sogar behauptet, dass der Spediteur bisweilen mit seinen Forderungen über den Satz von 4,8 Pfennigen hinausgehen könne, ohne dass das Publikum davon Kenntniss nehme, dass es über-vorthelt sei. „Das Publikum“, meint Mevissen (Rede), „wird, wenn einmal die Spediteure sich eingenistet haben, noch in weit höherem Grade als jetzt in Unkenntniss der auf den Eisenbahnen für die Beförderung zur Erhebung gelangenden Taxen, in weit grösserer Unklarheit über die der Transportanstalt gesetzlich obliegende Verantwortlichkeit bleiben“. — „Einmal in die Hände der Spediteure getrieben, ist es grösstentheils auch gar nicht in der Lage, zu wissen, welche Fracht denn die Eisenbahn bei direkter Aufgabe des Gutes berechnet haben würde, und nur eigentliche und geriebene Geschäftsleute sind im Stande, die Spediteure zu kontrolliren und als kaufmännische Kunden mit ihnen zu reden“. (Mohl, S. 37).

Dass die Ermittlung des von der Eisenbahnverwaltung selbst zu erhebenden Transportpreises wenigstens bei Sendungen, die das Gebiet des natürlichen Systems überschreiten, nicht sehr einfach und leicht ist, wird von den Gegnern der Klassifikation

selbst ausdrücklich hervorgehoben. Doch auch in den Fällen, in welchen die Rechnung mit grossen Schwierigkeiten nicht verknüpft ist, sollen Gewohnheit und Schlendrian eine monopolistische Ausbeutung ermöglichen. „Noch heute“, bemerkt Mevissen (Bericht) „wird vom Kleinhandel in den Hauptstädten die zu versendende Waare vielfach aus purer Bequemlichkeit dem zunächst wohnenden oder dem die Waare am Hause des Versenders abnehmenden Spediteur übergeben. Trifft das Gut am Bestimmungs-orte ein, so übersteigt dann zuweilen die Nachnahme des Vermittlers für seine Dienstleistungen die ganze Eisenbahnfracht. Wollte man annehmen, dass das interessirte Publikum im vorliegenden Falle der beste Wächter seiner Interessen sein und sich der Vermittelung des Frachtsammlers nur da bedienen würde, wo dies seinem Interesse entspräche, so hat die Erfahrung fast aller Hauptstädte diese Annahme als irrig ausgewiesen“.

Als gewichtigstes der Argumente, welche man gegen den Spediteur zu Felde geführt hat, ist das zuletzt erwähnte gerade nicht zu betrachten. Eine Uebervortheilung ist dem Kleinhandel, von dem man mit Recht Rührigkeit und Umsicht erwarten darf, von Herzen zu gönnen, wenn sie lediglich durch „pure Bequemlichkeit“ ermöglicht wird.

Wie schon mehrmals erwähnt, stützt sich gerade das natürliche System auf die Idee, dass die Schwankungen der Transportpreise und ihre Ungleichheit bei verschiedenen Güterarten vermieden werden. Sobald man jedoch eine Konkurrenz der Spediteure zulässt, gibt man diesen Vortheil wieder preis, da man dem Spediteur nicht wird verbieten können, zu klassifiziren, sobald ihm die Klassenbildung Gewinn verspricht. Man wird ferner nicht verhüten können, dass am einen Orte höhere, am anderen niedrigere Gebühren für die Beförderung entrichtet werden. Ja Mevissen (Rede) äusserte sogar die Ansicht, es würde sich jeder Tarif für Stückgut für das Publikum in ebenso viele Tarife zersplittern, als konkurrirende Spediteure in den grossen Städten solche etablirten. Nun dürfte es aber doch wohl nicht mit einander vereinbar sein, die Klassifikation wegen der Verworrenheit ihrer Tarife zu verwerfen, das natürliche System wegen der Stabilität und Gleichheit seiner Frachtsätze zu empfehlen, gleichzeitig es aber auch als eine Lichtseite dieses Systemes zu bezeichnen, dass die durch dasselbe ermöglichte Spedition die Fähig-

keit habe, die Transportpreise den jeweiligen Umständen anzupassen.

Zum Schlusse möge noch eines Vorwurfes gedacht werden, welchen man gegen das Institut der Spediteure erhoben hat, wenn ihm auch von dem Einen oder dem Anderen eine hohe Bedeutung nicht beigemessen werden sollte.

Mevissen (Bericht) spricht von einer grossen Gefahr der Demoralisation, welcher das Beamtenpersonal der Eisenbahnen ausgesetzt sei, sobald einzelne Versender stetig ein grosses Interesse an vorzugsweise rascher Beförderung der von ihnen aufgegebenen Stückgut-Sendungen hätten.

Aus Oesterreich wird uns mitgetheilt (der natürl. Tarif, S. 5), bei einigen dortigen Eisenbahnen sei das System der Refaktien und „heimlichen Frachtbegünstigungen“ auf den Einfluss grosser Spediteure zurückzuführen.

In wie weit diese Ansichten begründet sind, will ich dahin gestellt sein lassen. Sollte aber Eras Recht gehabt haben, als er bemerkte, der Spediteur habe, wenn er bei einer Kgl. Preuss. Eisenbahnverwaltung reklamire etc., mehr Aussicht auf Erfolg wie ein einzelner Versender, dann freilich brauchte wohl auch die Richtigkeit der erwähnten Behauptungen nicht in Zweifel gezogen zu werden.

Ferner gedenkt Reitzenstein (1874 S. 52) noch eines hierher gehörigen Falles, welcher unter der Voraussetzung eintreten könnte, dass der Spediteur seine eigenen Wagen auf dem Schienenwege einstellt. „Der Spediteur“, meint er, „macht oft noch andere Geschäfte, und was läge näher für ihn, als Spekulation in Lieferungsgeschäften auf Zeit? z. B. ein Berliner Spediteur, der recht viele Wagen besitzt spekulirt in galizischem Getreide auf Nicht-liefern. Wenn der Termin herankommt, wirft er seinen ganzen Wagenpark auf die betreffende Transportlinie, führt dadurch eine Verkehrsstockung herbei, streicht die Differenz ein und fordert noch von der Eisenbahn Entschädigung für die Transportverzögerung seiner Wagen. Wenn ein Eisenbahndirektor so handelte, würde er zweifellos sofort seines Amtes entsetzt. Den Spediteur, dem lediglich sein Privatvorthail maassgebend ist und sein soll, kann Niemand angreifen, wenn er seine Mitwirkung beim Betriebe jener öffentlichen Anlage in seinem anderweiten Privatinteresse ausbeutet“.

Hiernach würde die Thätigkeit des Spediteurs weder im Interesse der Bahnverwaltung noch in dem des Publikums liegen. In Frankreich soll dies auch, wie Direktor Büchtemann vor der E.-K. erklärte, bereits allgemein anerkannt sein. Es habe sich nämlich bei den mannigfachen Verhandlungen mit den französischen Bahnen ergeben, dass man in diesem Lande nach jahrelangen Beobachtungen und Erfahrungen der Ansicht geworden sei, dass die Vermittelung des Spediteurs dem Publikum im Ganzen zum finanziellen Nachtheil gereiche. —

II. Gegen die Tendenz der vollen Ausnutzung der Wagen,

welche der Prämiirung der vollen Wagenladungen zu Grunde liegt, haben, soweit ihr eben nur durch Sammlung und Aufstapelung der Güter genügt werden kann, mehrere Fachmänner Einwendungen erhoben, welche Beachtung verdienen. Man erblickt in derselben eine allzu weit gehende Sparsamkeit, welche ängstlich den Pfennig festhält, wo sie durch Opferung desselben eine Mark gewinnen könnte. Indem man auf der einen Seite den todten Raum und das todte Gewicht während des Transportes zu mindern suche, verlängere man auf der anderen die todte Zeit und zwar nicht allein für das Betriebsmaterial, sondern auch für die Gegenstände des Transports. Für die letzteren ist aber mitunter die rasche Auswerthung von hoher Bedeutung. Die Wirkung derselben, welche nur durch einen beschleunigten Umsatz ermöglicht wird, kann allenfalls den Einfluss des ungünstigen Verhältnisses von Nutzlast zur todten Last mehr als aufwiegen und in Folge dessen für die Bahn selbst sich als vortheilhaft erweisen. Werden überhaupt relativ wenig Stückgüter befördert, ist die Zahl der Züge eine gegebene, ohne dass jeweilig die Kraft der Lokomotive vollständig erschöpft wird, so werden für die Verwaltung nicht gerade grosse Mehrkosten entstehen, wenn sie vorhandene leere Wagen dazu verwendet, um aufgegebene Güter zu befördern, statt zu warten, bis die Quantität von 100 oder 200 Zentner genau erreicht wird. Am Bestimmungsorte dieser Güter werden sich vielleicht wieder andere vorfinden, für welche der Wagen benutzt werden kann, oder es wird der letztere, wenn dies nicht der Fall sein sollte, dahin dirigirt, wo er eben nöthig ist. Die Verwaltung, welche in dieser Weise verfährt, handelt ähnlich wie der Geschäftsmann, welcher seine Kunden bedient, sobald sie kommen, statt

etwa auf Arbeitsvereinigung bedacht zu sein. Ueberhaupt ist in Industrie und Handel, wenn sie einmal eine gewisse Entwicklungsstufe erreicht haben, die rasche Erledigung der ertheilten Aufträge und vorzunehmenden Arbeiten eine der ersten Bedingungen.

Die englischen Bahnen suchen darum auch nach Reitzenstein (1876 S. 18) durch die Art der Tarification sehr wenig auf die thunlichst volle Belastung des einzelnen Wagens hinzuwirken, sie erwarten vielmehr einen grösseren Vortheil von einem raschen Wagenschlag, sowie von der Bildung kleiner und zahlreicher Züge. Dadurch wird die Möglichkeit nicht allein für eine sehr schnelle und pünktliche, sondern besonders auch für eine fehlerlose Abwicklung herbeigeführt. „Auf diese aber legt das englische Publikum weit höheres Gewicht, als das deutsche, welches mehr die Billigkeit des Frachtpreises betont. Gerade in Bezug auf Vermeidung von Irrthümern und Verschleppungen ist es von grossem Nutzen, dass bei dem Bestehen besonderer Züge für alle wesentlicheren Verkehrsrichtungen, das Theilen der Züge unterwegs seltener nöthig wird, und dass die schnellere Wagenzirkulation es zulässig erscheinen lässt, den einzelnen Wagen schon mit geringerer Belastung bis zur Zielstation ohne Zu- und besonders Umladung durchlaufen zu lassen.“ (Reitzenstein a. a. O.)

In Uebereinstimmung hiermit meint auch Trommer (Annalen von 1876 S. 125): „Die verständigste Ausnutzung der Wagen würde in dem Satze gipfeln, dass jeder disponible Wagen unmittelbar zu einem etwa vorhandenen Transporte benutzt werden kann. Die Idee der vollen Wagenausnutzung statt der des beschleunigten Güterumsatzes und der sofortigen Benutzung des sich bietenden Wagens zur leitenden zu machen, darf wohl für eine der verhängnissvollsten der Theoretiker des grünen Tisches gelten. Durch die konsequente Durchführung derselben gelangt man zur Nothwendigkeit, nicht nur an Lieferfristen, sondern auch an sehr ausgedehnte zu denken, noch mehr, an Zuschlagsfristen; man setzt einen ungeheueren Wagenpark, den man deswegen beschaffen muss, in die bedenkliche Lage des Antichambriens auf den Uebergangs- und vor den Empfangsbahnhöfen; man baut Vorbahnhöfe, Sammelbahnhöfe, um die Wagen zu stellen, und Wagen, um diese Bahnhöfe zu füllen.“

Schliesslich darf auch hier nicht unerwähnt bleiben, dass, wie oben (S. 178) dargethan, die stärkere Belastung der Wagen denjenigen Bahnverwaltungen, welche das Elsass-Lothringische System adoptiren, noch nicht einmal einen Gewinn bringt, sobald und insoweit dieselbe durch den Spediteur vermittelt wird. —

12. Dagegen, die Verladung und Entladung ausschliesslich dem Versender und dem Adressaten zu überlassen,

werden mehr oder weniger triftige Einwendungen erhoben. Zunächst weist man hin auf die damit verbundene, schon oben besprochene Gefahr der Ueberlastung. Dann wird bemerkt, es werde dadurch, dass eine grössere Zahl fremder Leute sich auf dem Bahnhofe herumtreibe, die Sicherheit oder wenigstens die Raschheit des Betriebes gefährdet. Man müsse die Wagen den Interessenten länger zur Disposition stellen, da die letzteren erst von der Ankunft derselben benachrichtigt werden müssten und ihnen eine nicht allzukurz bemessene Frist anzusetzen sei, binnen welcher die Entladung zu erfolgen habe. Wenn die Bahn dagegen Alles besorge, insbesondere aber auch die mit dem Elsass-Lothringischen Tarife nicht zu vereinbarende An- und Abfuhr übernehme, so könnten die Geschäfte der Verladung und Entladung jeweilig schleunig abgewickelt werden. Sobald ein Zug angekommen sei, könne rasch ein Wagen nach dem anderen, und zwar in der Reihenfolge entleert werden, wie es im Interesse einer leichten Rangirung und einer prompten Zusammensetzung eines neuen Zuges liege. Jeder einzelne Wagen könne auf diese Weise wieder rasch seiner Bestimmung zugeführt werden, während, wenn die Adressaten je zu derjenigen Zeit zur Empfangnahme der Güter anlangten, in welcher es ihnen beliebe oder möglich sei, Verschleppungen und Umständlichkeiten gar nicht vermieden werden könnten. Ferner wird betont, dass alle die erwähnten Arbeiter theurer werden müssten, wenn sie nicht durch dieselben Personen erledigt würden. Der Eine bringe seine eigenen Leute mit auf den Bahnhof, der Andere müsse erst die nöthigen Kräfte zu miethen suchen, wobei denn manche Stunde unbenutzt verstreiche. Man gehe mit einem Worte aller Vortheile der Konzentration zusammengehöriger Geschäfte in einer Hand und einer geeigneten Arbeitstheilung verlustig. Endlich wird noch angeführt, wenn die Bahnverwaltung Be- und Entladung nicht besorge, so

entziehe sie sich einem grossen Theile ihrer Haftpflicht zum Nachtheile des auf unzuverlässige Arbeiter angewiesenen Publikums.

Die berührte Frage ist, wie schon oben angedeutet wurde, keiner absoluten Lösung fähig. Bei der einen Bahn und Güterart wird es sich als am vortheilhaftesten für beide Parteien, Verwaltung und Publikum, erweisen, wenn Versender und Adressat die genannten Arbeiten erledigen, bei einer anderen dagegen werden die letzteren zweckmässiger durch die Verwaltung besorgt. Gleichviel nun, wie sich die Sache in der Praxis gestalte, jedenfalls würde es nicht rathsam sein, dem Spediteur und dem Publikum es zu überlassen, sich denjenigen Theil der Geschäfte herauszusuchen, welcher ihnen beliebt, und gleichzeitig die Verpflichtung zu übernehmen, den verbleibenden Rest pünktlich und auch billig auszuführen.

Der erwähnte, dem natürlichen Systeme zugeschriebene Vortheil ist nun aber nicht etwa eine besondere Eigenthümlichkeit desselben, er lässt sich, wie dies ja die Praxis zur Genüge zeigt, auch bei der Klassifikation in hohem Grade erzielen. Im Uebrigen aber, glaube ich, dürften etwaige Ersparungen an Verladungsarbeiten wenigstens für Lösung unserer Frage von keiner erheblichen Bedeutung sein. —

Die in den Reichslanden dem Versender zugestandene

13. Wahl zwischen bedeckten und offenen Wagen

wird von vielen Seiten her, und zwar selbst von Anhängern des natürlichen Systemes, beanstandet. Der Unterschied in den Tarifsätzen beider wird als viel zu hoch bezeichnet, insofern er etwa auf die Verschiedenheit der Selbstkosten sich gründen soll. Derselbe beträgt für die Zentnermeile 0,60 — 0,72 Pfennige und für die Wagenmeile 1,20 — 0,72 Mark.

Nun beziffert sich die Differenz in den Herstellungs- bzw. Anschaffungskosten beider Wagengattungen auf rund 500 bis 1000 Mark. Nehmen wir die Dauer eines Wagens zu 25 Jahren an und vertheilen wir die angeführten Summen auf diese Zeit mit Zugrundelegung eines Zinsfusses von 5 pCt., so erhalten wir pro Jahr 35 bis 70 Mark, welche der bedeckte Wagen mehr einbringen müsste als der offene. Um zu einer solchen Mehreinnahme zu gelangen, sind im Ganzen jährlich nur 50 bis 100 Wagenmeilen erforderlich. In Wirklichkeit durchlaufen aber die

beladenen Wagen eine viel grössere Strecke. Huber (vor der E.-K.) rechnet aus, dass, insoweit nur der Wagenpreis in Betracht kommt, der Unterschied des Frachtsatzes im Elsass um 1500—1600 Procente zu hoch angesetzt sei, wobei wohl angenommen ist, dass ein jeder Wagen jährlich im Durchschnitte 500—1000 Meilen zurücklegt. Er müsste sich demnach statt auf 0,60—0,72 nur auf rund 0,04 und 0,05 Pfennige pro Zentner und Meile beziffern. Diese Zahlen würden noch dadurch vermindert, dass die Dauer der bedeckten Wagen eine längere ist als die der offenen.

Nun werden freilich die Beförderungskosten bei den bedeckten Wagen in Folge dessen erhöht, dass dieselben schwerer sind und mitunter dem Seitenwinde eine grössere Fläche bieten als die unbedeckten. Doch ist die dadurch bewirkte Kosten-erhöhung keine sehr erhebliche; sie würde sich nach einer mir von Prof. Baumeister mitgetheilten Berechnung durchschnittlich auf rund 0,04 Pfennige pro Zentnermeile beziffern. Unter Umständen ist aber in der gedachten Beziehung der bedeckte Wagen günstiger gestellt als der offene, da z. B. „ein mit Stroh, Heu, Reisig, Borke, Baumwolle, Jute, Hanf etc. beladener Wagen dem Seitenwind sogar mehr Fläche bietet als ein bedeckter.“ (Reitzenstein 1876 S. 108.) Und auch der Einfluss, welchen der Gewichtsunterschied beider Wagenarten auf Erhöhung der Abnutzung von Schienen, Betriebsmaterial u. s. w. ausübt, soll bei Weitem nicht von der Bedeutung sein, dass mit ihm die Tarifsätze der Reichsbahnen gerechtfertigt werden könnten. Für diese Kosten, wie überhaupt für die Generalkosten würde, wenn wir dieselben einfach nach Maassgabe des Gewichtes vertheilen, für voll beladene Wagen von 200 Ztr. Tragfähigkeit sich ein Unterschied von rund 8 pCt. ergeben.

Baum (S. 49) nimmt an, die Differenz der gesamten Transport- und Unterhaltungskosten der in Rede stehenden beiden Kategorien von Wagen sei im Durchschnitt nicht grösser als 15 bis 20 pCt. Und in einer Denkschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen an den preussischen Handelsminister vom 30. September 1876 wird erklärt, der Unterschied in den Selbstkosten bei der Beförderung in offenen oder bedeckten Wagen erreiche noch nicht einmal 10 pCt., so dass, wenn der Transport in bedeckten Wagen auf 2,4 und 3,2 Pf. zu stehen kommt, der Fracht-

preis bei Benutzung von unbedeckten sich auf 2,16 (statt 1,8) und 2,88 (statt 2,48) Pf. belaufen müsste.

Aber es wird nicht allein dieser Preisunterschied des Elsass-Lothringischen Tarifsystemes als zu hoch und darum ungerecht getadelt, sondern man deutet auch auf die Uebelstände hin, welche durch denselben dann hervorgerufen würden, wenn das Publikum beliebig die Wagenart bestimmen dürfe, in welcher es seine Waaren befördert zu sehen wünsche. Dasselbe werde zur Erzielung billiger Frachten meist offene, mit eigenen oder mit Decken der Bahnverwaltung versehene Wagen begehren. Dadurch werde die Bahnverwaltung dazu gedrängt, vorzugsweise offene Wagen zu beschaffen (Denkschrift des Reichseisenbahnamtes vom Juni 1874), wie dies die Statistik der Reichsbahnen beweise. Auf denselben wurden nach Reitzenstein (1876 S. 110) an Wagen verwendet:

im Jahre	offene u. bedeckte zusammen	bedeckte		unbedeckte	
1872	22.642.000	7.206.000	32 pCt.	15.436.000	68 pCt.
1873	26.653.000	6.671.000	25 „	19.982.000	75 „
1874	25.119.000	4.905.000	19½ „	28.214.000	80½ „

Somit ist in der angegebenen Zeit die Benutzung der offenen Wagen relativ und absolut gestiegen, die der bedeckten hat sich absolut auf rund 0,7 des ursprünglichen Satzes vermindert.

Die Verwaltung werde in Folge dieser freien Wahl der Versender „in der Verwendung offener und bedeckter Wagen, je nachdem sie gerade zur Hand sind, ganz besonders auch in der Benutzung rücklaufender fremder Wagen“ (Reitzenstein 1876, S. 109) allzusehr beschränkt. Es würden ihr grosse Schwierigkeiten bei Bestimmung des Verhältnisses der Zahl der offenen Wagen zu derjenigen der bedeckten bereitet, welches allen zu stellenden Anforderungen am vollständigsten genüge. Die Vertheilung der Wagen auf die verschiedenen Stationen werde erschwert. Die Verwaltung werde häufig, wenn sie bedeckte Wagen zur Verfügung habe, auf Wunsch eines Verfrachters, der einen offenen Wagen benutzen wolle, genöthigt sein, einen solchen kommen zu lassen oder einen bedeckten Wagen zu ermässigtem Preise anzubieten. So würden nicht allein die Bahneigenthümer

„zur Verstärkung des Wagenparks und zu umständlichen, kostspieligen Hin- und Hertransporten leerer Wagen“ gezwungen werden (Varnbüler S. 7), sondern es würden sich auch die Klagen über Wagenmangel häufen und insbesondere dann auftreten, wenn, sei es wegen schlechter Witterung, sei es bei der Natur des Gutes, bedeckt gebaute Wagen angefordert würden, aber nur offene Wagen gegeben werden könnten (Denkschrift des Reichseisenbahnnamtes).

Aber diese Verlegenheiten sind nicht die einzigen Missstände, über welche man Klage führt. Man fürchtet auch die Gefahr der Bestechung. „Bietet die Verwaltung verfügbare bedeckte Wagen um den Preis der offenen an, dann öffnet sie der Protektion und Korruption Thür und Thor.“ (Varnbüler S. 7.) Ein gefälliger Beamter könne es schon leicht dahin bringen, dass es an offenen Wagen fehle, wenn solche verlangt würden, um so in die Zwangslage versetzt zu sein, mit einem bedeckten Wagen aushelfen zu müssen. Gelegenheit hierzu werde sich besonders dann bieten, wenn ein grosser Dienstleister zur Schau getragen und bei gegebenem Winke die angekommenen offenen Wagen schleunigst wieder zurückgesandt würden.

Vom Reichseisenbahnnamte (Denkschrift) wurde ferner das Bedenken geäussert, die Verminderung der Zahl der bedeckten Wagen liege nicht im Interesse der Landesvertheidigung, welche im Falle eines Krieges die Verwendung von bedeckten Wagen zu Militärtransporten dringend erfordere, einer Gefahr, welcher übrigens schon vorzubeugen wäre, wenn gesetzlich die Zahl der bedeckten Wagen bestimmt würde, unter welche herab die letzteren in keinem Fall vermindert werden dürften.

Endlich wird auch die Schwierigkeit betont, mit welcher die Versicherung der in offenen Wagen transportirten Güter verknüpft sei.

„Von Seiten eines Vertreters der Interessen des Eisenbahn-Transport-Versicherungswesens“, wird im Berichte der E.-K. mitgetheilt, „wurde der Kommission gegenüber ausgeführt, das natürliche System erschwere die Eisenbahn-Versicherung durch vorzugsweise Verwendung offener Wagen und durch die folgeweise wegfällig werdende eisenbahnseitige Konstatirung der meisten Beschädigungen derartig, dass die betreffenden Versicherungsgesellschaften den Betrieb ihres Gewerbes in den Reichslanden

nicht fortsetzen könnten. — Dem gegenüber ist von einem Vertreter der Industrie aus den Reichslanden gesagt worden: „Das ist nicht der Fall, die Gesellschaften laufen uns das Haus ein!“

Die hier berührte Angelegenheit der Versicherung scheint mir übrigens für die Frage, ob das natürliche System oder das der Klassifikation den Vorzug verdiene, von keiner Bedeutung zu sein. Objekt der Assekuranz durch fremde Gesellschaften sollte hier doch eigentlich nur der casus sein. Die Konstatirung desselben hat aber mit dem Systeme der Tarifrung Nichts zu schaffen. Hat sich die Verwaltung der Reichsbahnen aus irgend welchen Gründen nicht willfährig gezeigt, so ist aus diesem besonderen Falle nicht zu schliessen, dass dies überall geschehen müsse, wo man das natürliche System adoptirt. —

„Die englischen Bahnen kennen die Unterscheidung zwischen offenen und bedeckten Wagen für die Tarife und damit auch eine Wahl des Versenders zwischen beiden überhaupt nicht. Die englischen Gesetze und Eisenbahntarife gehen von der zweifellos theoretisch und praktisch allein richtigen Grundlage aus, dass die Eisenbahn jede Waare so zu transportiren hat, wie es deren besondere Beschaffenheit zur Vermeidung von Beschädigungen verlangt.“ (Reitzenstein 1876, S. 103.)

Der gleiche Grundsatz, meint Reitzenstein, sollte auch in Deutschland beobachtet werden. Denn, wie es in der erwähnten Denkschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen heisst, werde die Differenz zwischen den Kosten der Beförderung in beiden Wagenarten auf das richtige Maass herabgesetzt, so verliere die Tarifunterscheidung ihre Bedeutung und erscheine die Bildung einer Wagenladungsklasse prinzipiell für die Beförderung in offenen Wagen sachgemässer und für das Publikum vortheilhafter, wenn die Verwaltungen — was sie unbedenklich könnten — sich verpflichteten, für diejenigen Güter, die gegen die Einflüsse der Witterung des Schutzes bedürften, ohne Erhebung eines Frachtzuschlages, die Haftpflicht übernehmen. —

14. Die Gründe, wesswegen das natürliche System in den Reichslanden und dann in einigen benachbarten Theilen von Deutschland eingeführt wurde, werden von vielen Gegnern desselben ganz anders dargestellt, als von seinen Anhängern, welche auf Einfachheit, Rentabilität, Verkehrsaufschwung u. s. w. hinweisen. Als die Bahnen von Elsass-

Lothringen an das deutsche Reich fielen, heisst es; sei man gezwungen gewesen, mit wenig Kräften hauszuhalten und darum an Arbeit möglichst zu sparen. Zudem habe man in manchen Gebieten vor einer tabula rasa gestanden, wie sie bei friedlicher, ruhiger Entwicklung nicht vorkomme. Man habe aus frischem Holze schnitzen und darum allenfalls auch ein Versuchsfeld schaffen können. Dies sei ein Hauptgrund gewesen, wesswegen man sich s. Z. entschlossen habe, den früheren komplizirten Tarifrungsmodus der französischen Ostbahn zu verlassen und zu einem solchen überzugehen, welcher einige schwer wiegende Uebelstände des ersteren nicht im Gefolge hatte und weniger Arbeit erforderte. Die einfachste Verwaltung habe auch als die beste angesehen werden müssen. Dazu sei noch der Einfluss der Politik gekommen, in deren Interesse es wünschenswerth gewesen sei, die Bevölkerung der neu gewonnenen Gebiete, oder wenigstens einen tonangebenden Theil derselben durch Förderung ihrer materiellen Interessen möglichst eng an das Reich zu fesseln. Zu dem Ende habe man die Tarife stark ermässigt, in Folge dessen, wie im Berichte der E.-K. mitgetheilt wird, sich die Unmöglichkeit ergeben habe, im Gebiete des natürlichen Systems ein reines Klassifikationssystem wieder einzuführen, da eine solche Prozedur Tariferhöhungen bis zu 200 und 300 pCt. bedingt haben würde.

Aber auch der von Gensel erwähnte „Eroberungszug“ wird auf Ursachen zurückgeführt, welche die Ueberlegenheit des natürlichen Systems in einem anderen Lichte erscheinen lassen, als in dem ihm eigenthümlicher Vorzüge. Nicht das System an sich, sondern die Ermässigung der Frachtsätze war es, welche da, wo es sich um Konkurrenz handelte, den Reichsbahnen einen Vorsprung verlieh. Und diese Konkurrenz hat, wie wir gesehen haben, ihre Wirkungen über die benachbarten Bahnen hinaus erstreckt. Dann, meint E. Sax auf dem 18. volkswirtschaftlichen Kongresse, sei noch ein anderer Faktor hinzugekommen. Der Elsass-Lothringische Tarif habe nämlich in einer Anzahl von Verbänden angenommen werden müssen, um so mehr, als die Regierung, die jenem Tarifsyste anhing, darauf hingewirkt habe.

„Die deutschen Bundesländer sind es,“ wird in der Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 11. Februar

1876 behauptet, „die zum Vorthail der Reichslande geschädigt worden sind. Diese Thatsache ist klar erwiesen und darin besteht allein die Schwierigkeit für die Lösung der Tarifffrage. Man besorgt, die Reichslande unzufrieden zu machen, wenn man das Tarifsystern beseitigt, welches sie bisher unbilliger Weise befähigt gemacht hat, die Industrie der deutschen Bundesländer zu beeinträchtigen und aus dem Felde zu schlagen.“

Dabei ist die Konkurrenz durch das Verhältniss des Reichs zu seinen jüngsten Kindern und deren Eisenbahnen sehr erleichtert, indem die Einbussen, welche aus einer Preisherabsetzung sich ergeben, auf andere Schultern übergewälzt werden können. „Die direkten finanziellen Nachtheile, welche das verkehrte Tarifsystern der Elsass-Lothringischen Reichsbahnen für das Reich und, da das Geldbedürfniss des Reiches von der deutschen Nation in den Reichssteuern und von den deutschen Einzelstaaten durch die Matrikularbeiträge gedeckt werden, für ganz Deutschland hat, werden jedoch noch weit überboten durch die indirekten Nachtheile für die deutschen Eisenbahnen und für die bei letzteren betheiligten deutschen Staaten, welche aus dem Elsass-Lothringischen Tarifsystern und aus seiner hartnäckigen Festhaltung durch die Reichseisenbahnpolitik sich ergeben haben und fortwährend mehr und mehr ergeben und über Deutschland sich ausbreiten. Die eine dieser verderblichen Wirkungen äusserte sich dadurch, dass mehrere durch das Elsass-Lothringische System zunächst nachtheilig konkurrenzirten deutschen Eisenbahnnetze, und zwar als eines der am Ersten und am Schwersten dadurch geschädigten zunächst das von Baden, durch diese Konkurrenz genöthigt wurden, das Elsass-Lothringische System anzunehmen, wenn sie auch die ärgsten Nachtheile desselben, namentlich seine exzessive Begünstigung der Spedition durch Modifikationen des Systems zu mildern und dasselbe auch durch höhere als die damaligen Elsass-Lothringischen Tarifsätze für sich finanziell weniger verderblich zu machen suchten, da sie den Verlust nicht auf die Steuerpflichtigen des Reiches überwälzen konnten.“ (Mohl S. 51.)

Mit grossem Vergnügen scheint nun die Badische Verwaltung einen Tarif, welcher ihr aufgezwungen wurde, nicht gerade angenommen zu haben; insbesondere waren es nicht etwa die gepriesenen Vorzüge des natürlichen Systems, welche sie zu einer tarifarischen Neuerung veranlassten. Nachdem schon im

Jahre 1874 die genannte Verwaltung auf der Braunschweiger Konferenz hatte erklären lassen, dass sie gern das natürliche System mit dem gemischten vertauschen würde, wurde im Jahresberichte des Grossherzoglich Badischen Handelsministeriums von 1875 gesagt:

„Nach Einführung des Wagenraum-Systems in Elsass und Lothringen war es der Eisenbahn-Verwaltung daselbst gelungen, in ihren Verkehren mit Belgien, Holland, Northwest- und Mittel-Deutschland direkte Tarife auf der Grundlage ihres Systemes zu vereinbaren. Durch diese Tarife wurden die Frachten der auf der Waarenklassifikation beruhenden Tarife in den Hauptgattungen der Wagenladungsgüter unterboten, und zwar namentlich deshalb, weil nunmehr die am meisten in Betracht kommenden Güter in offenen Wagen, also zu den niedrigsten Taxen der normalen Klassen befördert werden konnten. Die Badische Verwaltung, wie keine andere durch die Elsass-Bahnen konkurrenzirt, musste nun Bedacht darauf nehmen, auf derselben Grundlage wie jene ihre direkten Tarife zu bilden; es war dies eines der Hauptmotive, welche sie zur Annahme des Wagenraum-Systems veranlasst hatten.“

Ob der in den Reichslanden angestellte Versuch für die Dauer zu einem günstigen Resultate führen wird, das kann uns die Zukunft lehren. Andere Länder können den Verlauf der Entwicklung einstweilen ruhig abwarten, um daraus später etwa Nutzen zu ziehen. „L'empire allemand“, meint Baum mit einem Anfluge von Ironie, „est assez riche pour se permettre pendant quelques années le luxe de l'essai d'un système de tarifs qui devait être le type définitif à appliquer dans toute l'Allemagne. (S. 82.) . . . Laissons l'Allemagne faire ses essais, ses expériences.“ (S. 129.) —

Uebrigens lässt sich vorläufig mit den Erfahrungen, die man gewinnen kann, nicht viel zu Ungunsten der Klassifikation beweisen, theils aus den bereits erwähnten Gründen, theils aber auch desswegen, weil

15. nirgends ein konsequentes natürliches System

besteht. Mehrere der oben angeführten Argumente machen sich eben im praktischen Leben mit einer solchen Macht geltend, dass man von der Klassifizierung nicht hat vollständig absehen

können. Dieser Umstand wird denn auch von den Gegnern jenes Systems bei ihrer Polemik mit Vortheil benutzt.

Zunächst wird darauf hingewiesen, dass im Gebiete des natürlichen Systems ein Spezialtarif bestehe. Hiergegen wird freilich eingewandt, dieser Tarif sei nicht ein Produkt freier Wahl; denn Artikel 45 der Reichsverfassung verlange, dass bei grösseren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koaks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfniss der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermässigter Tarif, und zwar zunächst thunlichst der Einpfennigtarif eingeführt werde.

Dieser Einwand ist indessen nicht ganz stichhaltig. Denn die Praxis ist auch inkonsequent geworden, wo keine Reichsverfassung mit zwingender Gewalt im Hintergrunde stand. Auch haben sich mehrere Anhänger des natürlichen Systems „ganz entschieden für dasselbe erklärt, aber — mit der Bedingung, dass niedrige Spezialtarife für gewisse Produkte gewährt“ würden. Sie sind also für das Prinzip der Gleichheit, jedoch unter der Voraussetzung, dass es nur stückweise realisirt wird. So macht denn auch Bergmann (S. 24) eine Konzession, für welche ihm Anhänger der Klassifikation dankbar die Hand gedrückt haben. Er sagt uns, nach der von ihm entwickelten Methode werde der Normaltarif von unten nach Maassgabe der verschiedenen Leistungen aufgebaut. Da nun aber die volkswirthschaftlichen Bedürfnisse unter den niedrigsten Normalsatz herabgehende Sätze erheischen könnten, so liege kein Grund vor, solche auszuschliessen unter der Bedingung der Gleichheit für Alle und vorausgesetzt, dass ein, wenn auch geringer Mehrertrag über die Selbstkosten solche zulasse. Hierher gehöre namentlich der Rohproduktentarif. Ebenso erkennt Dr. Schulz Ausnahmen für Rohmaterialien und Rohprodukte für berechtigt an. Ja, Direktor Bertelsmann konnte vor der E.-K. die Erklärung abgeben: „Auf unsere Frage, ob man in dem Falle, dass eine einmal eingebürgerte Industrie mit den bestehenden Tarifen nicht auskommen könne, Ausnahmetarife etabliren würde, ist uns die Antwort geworden, dass man allerdings jeden konkreten Fall erwägen und Remedur eintreten lassen würde, je nach Bedürfniss.“

Der Vertheidiger des Werthtarifs will so ziemlich dasselbe wie Bergmann und Schulz. Von einer wesentlichen Meinungs-

verschiedenheit für die Praxis der Tarifierung könnte darum keine Rede sein.

Aber auch ein anderer Umstand soll noch indirekt dahin wirken, dass das natürliche System schliesslich ganz auf die Klassifizierung hinauslaufe. Der erhebliche Frachtpreisunterschied zwischen bedeckten und offenen Wagen nämlich, welcher dem Transportleistungsunterschiede nach auf einen Pfennigbruchtheil per Zentner und Meile zu fixiren gewesen sein würde, involvire in Wahrheit eine Berücksichtigung des Werthes der Güter. „Siebenzig Prozent aller Güter werden in Elsass-Lothringen nach dem Spezialtarif gefahren und in bedeckten Wagen vorzüglich diejenigen Güter, welche nach dem Klassifikationssystem in die Klassen A., B. und C. gehören. Darum ist auch das natürliche System nichts Anderes als ein vereinfachtes Klassifikationssystem.“ (Direktor Büchtemann vor der E.-K.)

Ja, man geht noch weiter. Dr. Schulz, Lavale u. A. geben sogar Ausnahmen zu bei vorhandener Konkurrenz. Die Praxis, insbesondere die der Verbandsgütertarife mit ihren mannigfaltigen Modifikationen zeigt, dass diese Ansichten sich in Wirklichkeit haben Geltung zu verschaffen gewusst.

Hieraus ist ersichtlich, dass der Praktiker eine radikale Gleichmacherei zurückweist. Wenn er auch bisweilen in seiner theoretischen Begründung darauf hindeutet, dass das natürliche System seine Frachtsätze nach der Leistung, d. h. nach den Kosten bemesse, so ist er doch weit davon entfernt, seiner Theorie eine vollständige Herrschaft über die Wirklichkeit einzuräumen. Er gibt bald unverblümt, bald mit einigen Klauseln zu, dass der Faktor „Rentabilität“ doch nicht unbeachtet bleiben dürfe. So meinte Lavale vor der E.-K., bei der Einführung des natürlichen Systemes würden diejenigen Verwaltungen, deren Einnahmen grösstentheils aus bisher hoch tarifierten Gütern herrührten, einen Ausfall erleiden müssen, da die Durchschnittstaxen dieses Systems nicht sehr hoch gehalten werden dürften. Doch werde der Nachtheil, welcher solche Bahnen treffe, nicht so gross sein, weil auf ihnen die Durchschnittssätze mit Rücksicht auf die Haupttransportartikel eben höher bemessen werden könnten, als bei Bahnen mit anders gelagerten Verkehrsverhältnissen.

Aus allen diesen Bemerkungen geht zur Genüge hervor, dass „das Schwärmen für ein nahezu ideales Zukunftssystem auf

„,,natürlicher““ Grundlage in der Praxis des Lebens einer nüchternen Auffassung Platz gemacht“ hat (Jahresbericht des Grossh. Bad. Handelsministeriums von 1874) und dass die gegen die Klassifizierung gerichtete Polemik grösstentheils ungerechtfertigt ist, wenn sie sich nicht darauf beschränkt, ein verkehrtes „nimium“ zu befehlen.

IX.

Der Güterzugtarif.

Dem Gedanken, welcher der Unterscheidung zwischen Kollo- und Wagenraumtarif zu Grunde liegt, entspricht es selbstverständlich, dass auch bei Belastung mehrerer Wagen oder gar ganzer Züge Preisermässigungen gewährt werden. Eine solche Begünstigung der Aufgabe von grossen Massen würde natürlich für die Entwicklung des Speditionsgewerbes sehr förderlich sein und wird desswegen auch von Denjenigen, welche im natürlichen System eine Etappe zur freien Konkurrenz auf der Linie erblicken, lebhaft befürwortet.

Die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, meint Al. Meyer (S. bei Eras S. 31), hätten einen Schritt gethan, der auf der richtigen Bahn liege und nur nicht weit genug vorwärts führe; sie hätten den Wagenraumtarif geschaffen, welcher dem Verfrachter (Spediteur) Spielraum lasse, die Konjunkturen aufzusuchen und auszunutzen — aber dieser Spielraum müsse noch erweitert werden. Man müsse einen Güterzugtarif aufstellen. Erst dieses System würde es ermöglichen, dass für jeden Zeitpunkt, jede einzelne Route und jede einzelne Waarengattung der Tarifsatz ermittelt werde, welcher der Konjunktur am meisten entspreche, die Berechtigung jeder Tarifänderung brauche nicht mehr durch weitläufige Eingaben erörtert, sondern könnte durch Experiment nachgewiesen werden. Kein berechtigtes Interesse könne sich mehr über Zurücksetzung beklagen.

Ein solches Zugladungssystem würde nach Bing (S. 29) zur Folge haben, dass sich alsbald zwischen grösseren Plätzen direkte Züge bilden würden, bei denen das kostspielige Anhalten auf ein Minimum reduziert werde. Jedesmal, wenn ein Zug zum Stillstand

gebracht werde, gehe eine Kraft verloren, die hinreichend sei, um einen Wagen 6—7 Meilen weit zu bewegen. Ausser diesen Ersparungen sollen auch noch andere erzielt werden, insbesondere dadurch, dass bei Aufstellung direkter Züge die Arbeit des Rangirens vermindert werde (v. Laer vor der E.-K.) Jede Rangirmaschine koste täglich 34 Thlr. und jeder Schub, den sie über den Bahnhof ausführe, koste 1 Mark.

Würden derartige Zugladungen regelmässig aufgegeben, so würden dieselben bei Aufstellung des Fahrplans zu berücksichtigen sein. Ist dies aber nicht der Fall, so würde sich der Verfrachter natürlich den Bedingungen fügen müssen, welche im Interesse der allgemeinen Bahnordnung zu erfüllen sind. So würden solche „Extrazüge“ mit Ermässigung des Transportpreises nur unter der Voraussetzung zuzulassen sein, dass allenfalls eine längere Lieferzeit eingehalten werden darf.

Für derartige „Extrazüge“ hohe Prämien zu gewähren, scheint nun nicht gerade im Interesse der Bahneigenthümer zu liegen. Denn eine Begünstigung derselben würde, wie Direktor Bertelsmann vor der E.-K. auseinander setzte, dahin führen, dass regelmässige tägliche Sendungen unterlassen würden, um durch jeweilige grössere Transporte die Frachtvergünstigung zu erlangen. Die Bahn werde dadurch in ihren Dispositionen keineswegs erleichtert, sondern eher durchkreuzt. Nur regelmässig wiederkehrende Transportzüge gewährten eine Erleichterung für die Verwaltung. Ist kein Konkurrenzkampf mit anderen Kommunikationsmitteln zu bestehen, so wird es in der Regel auch gar nicht nöthig sein, für grosse perennirende Transporte den Fahrpreis zu erniedrigen und damit der Vermittlerrolle des Spediteurs ein grösseres Terrain zu verschaffen. Eine Ermässigung des Frachtsatzes wäre nur dann am Platze, wenn sie Bedingung und Ursache einer vortheilhaften Frequenzsteigerung und einer gleichmässigen zeitlichen Vertheilung der zu befördernden Massen ist. Hätte sie keinen anderen Erfolg als den, dass sie die Existenz von Frachtenführern ermöglicht, welche Arbeiten ausführen, die durch die Bahnverwaltung ebenso gut hätten besorgt werden können, so würde sie keineswegs dem Interesse der letzteren entsprechen.

X.

Das Zonensystem.

Eine logische Konsequenz des natürlichen Systems, welches dadurch eine grosse Einfachheit zu erzielen sucht, dass es die Selbstkosten der Beförderung, bezw. die Transportpreise nach einem etwas-generellen Maassstabe berechnet, ist das Zonenprinzip, welches die Mannigfaltigkeit der Tarifierung noch weiter zu vermindern strebt. Das erstere bemisst den Frachtsatz nach der Zahl der Gewichts- (Volum-) Einheiten auf der einen, nach der durchlaufenen Meilen auf der anderen Seite, das letztere legt eine Mehrzahl von Meilen als Entfernungseinheit zu Grunde. Dasselbe zertheilt demnach für jede Station das ganze Land derart in Zonen von grösserer oder geringerer Breite, dass für den Transport einer Waare nach allen Punkten ein und derselben Zone eine gleiche Frachtgebühr erhoben wird.

Nun haben wohl alle Verbesserungen des Kommunikationswesens die Tendenz, die Entfernungen mehr und mehr auszugleichen, d. h. die Unterschiede in den Beförderungskosten nach ungleich weit gelegenen Orten zu ermässigen. Doch ist damit noch nicht ohne Weiteres ein Uebergang zum Zonenprinzip verbunden, sondern das letztere würde erst dann anzunehmen sein, wenn jene Unterschiede für eine gewisse Zahl von Entfernungseinheiten so klein werden, dass ihre Berücksichtigung als allzu umständlich und kostspielig sich erweisen könnte.

In seiner Uebertreibung würde das Zonensystem dahin führen, die Entfernung als Element der Frachtsatzbemessung vollständig zu eliminiren, so dass die Versender gleich viel für die Gewichts- oder Raumenheit zu zahlen hätten, möge dieselbe nun eine sehr lange oder eine ganz kurze Strecke zurücklegen.

Diese Art der Tarifierung findet sich bereits in der Praxis verwirklicht und zwar bei der Post und im Telegraphenwesen. Hier wie dort sagte man sich, wenn die Anlage einmal vorhanden sei und der Aufwand für die Expedition denjenigen für die eigentliche Beförderung erheblich übersteige, so nehme der letztere bei stärkerer Benutzung in höherem Maasse ab als der erstere (E. Sax). So sei man denn zu grösseren Maasseinheiten gekommen, ja selbst zu Differenzialtarifen, indem die auf einander folgenden Zonen mit zunehmender Entfernung vergrössert wurden.

Ich glaube nun, dass die theoretischen Begründungen des Zonensystems meist ex post kamen. Die vorzüglichsten Motive für die Einführung des letzteren waren jedenfalls der Wunsch, die Arbeitslast möglichst zu mindern, indem man eine weitgehende Vereinfachung erzielte, sowie die Annahme, dass eine erhebliche Preisermässigung, welche eine grosse Zahl von Abstufungen überhaupt nicht mehr gestattete, durch eine bedeutende Steigerung der Frequenz mehr als ausgeglichen werde.

Auch im Eisenbahnwesen ist die Tarifierung, welche die Entfernung nicht beachtet, nicht unbekannt. Nach Reitzenstein (S. 63) werden im Verkehre Londons mit der nächsten Umgebung Arbeiterretourbillete ausgegeben, welche für die Hinfahrt nur zu bestimmten, für die Rückfahrt zu allen Zügen Giltigkeit haben und ohne Rücksicht auf die Entfernung je 1 penny = 8,4 Pfennige kosten.

In den letzten Jahren hat man eine solche Methode der Bemessung des Beförderungspreises für den ganzen Eisenbahnverkehr empfohlen. In Deutschland war es insbesondere Perrot, welcher für dieselbe in vielen Aufsätzen und Broschüren in die Schranken getreten ist. Er schlug folgende Tarifierung vor. Es sollen erhoben werden:

a) für Wagenladungen, welche laufen:

1. bis 20 Meilen weit		15 Mark
2. 20—50 „ „		24 „
3. mehr als 50 Meilen weit		36 „

b) für Stückgüter, ohne Unterschied des Gewichtes pro Kollo, mit einem Maximalgewicht von drei Zentner, welche transportirt werden:

1. bis 20 Meilen weit 0,50 Mark
2. 20—50 Meilen weit 0,80 „
3. mehr als 50 Meilen 2,00 „

c) für Eilgüter, ohne Unterschied des Gewichtes pro Kollo mit einem Maximalgewichte von 2 Zentner für Entfernungen:

1. bis 10 Meilen 0,50 Mark
2. von über 10 Meilen 0,80 „

d) für Personenbillete für Entfernungen:

	bis zu 10 Meilen	über 10 Meilen
I. Klasse . . .	3,00 Mark	6,00 Mark
II. „ . . .	0,50 „	1,50 „
III. „ . . .	0,30 „	1,00 „

Diese Sätze enthalten mit wenigen Ausnahmen ganz enorme Ermässigungen des Transportpreises, wie sie denn auch das Zonenprinzip schlechterdings erheischt, wenn man den Lokalverkehr nicht lähmen will. Für die Wagenladungsklasse A,b beziffert sich der Frachtsatz der Wagenmeile der Reichsbahnen auf 2,4 Mark, die Expeditionsgebühr auf 7,2 Mark. Perrot würde also hier für eine Meile 5,4 Mark mehr erheben. Mit rund 3 Meilen würde Gleichheit eintreten, von da an aber mit un stetig steigender Progression der Preis, welchen Perrot befürwortet, erheblich hinter dem der Reichsbahnen zurückbleiben. Für 19 Meilen fordern die letzteren $3\frac{1}{2}$ -, für 49 M. rund 5- und für 200 M. $13\frac{1}{2}$ mal so viel wie der Perrot'sche Plan. Doch soll hiermit, wie mit Bestimmtheit versichert wird, eine Einbusse für die Bahn nicht entstehen. Man erwartet vielmehr eine Erhöhung der Rentabilität, ein Vorthail, zu welchem noch mehrere gewichtige andere hinzutreten sollen. Insbesondere werden folgende

A. Argumente für das Zonensystem

zu Felde geführt. Dieselben sind, wie wir sehen werden, zum Theil nicht zureichend, andere sind sehr relativer Natur und wieder andere beruhen auf Annahmen, deren Richtigkeit noch nicht erwiesen ist.

I. Das Zonensystem ist einfach,

erleichtert damit die Arbeit der Verwaltung, macht den Transport weniger kostspielig und vermeidet alle die Verwickelungen,

Streitigkeiten und Umständlichkeiten, welche mit der Klassifikation verbunden sind u. s. w.

Dass dieses System sehr einfach ist, lässt sich gar nicht bestreiten. Doch fragt es sich hier, mit welchen Opfern der Vortheil der Vereinfachung erkaufte werden muss. Sehr gross wird, zumal im Verhältniss zu den Einnahmen und Ausgaben unserer deutschen Bahnen, jene Arbeitersparung gerade nicht sein, welche dadurch erzielt wird, dass der Expeditionsbeamte statt nach Meilen nach Zonen rechnet.

Nun wäre es freilich sehr fehlerhaft, wenn man den Grundsatz der Wirthschaftlichkeit nur im Grossen anwenden wollte. Hier indessen bleibt überhaupt erst zu konstatiren, ob die Vereinfachung eigentlich wirthschaftlich gerechtfertigt ist, was ich sehr bezweifeln zu dürfen glaube, zumal die erwähnten Uebelstände auch schon sehr leicht zu vermeiden sind, ohne dass man gerade das Zonensystem adoptirt. —

2. Das Zonensystem schliesst persönliche Begünstigungen aus.

Das einzelne Individuum wird allerdings nicht gerade bevorzugt werden, wenn man den Frachtsatz nur nach ganz allgemein bestimmten objektiven Faktoren berechnet. Hierzu ist aber ebenfalls nicht etwa ein Zonensystem unbedingt nothwendig. Ueberdies wird dem letzteren vorgeworfen, dass es, wenn auch nicht genannte Personen, so aber doch gewisse Klassen auf Kosten anderer begünstige. —

3. Dasselbe führt zu einer grösseren Stabilisirung von Industrie, Handel und Landwirthschaft,

da es häufige Aenderungen der Tarifsätze nicht gestattet. Ganz der gleiche Grund wird, wie wir oben S. 147 gesehen haben, für das natürliche System überhaupt geltend gemacht, ohne jedoch die Bedeutung zu haben, welche ihm beigelegt wird.

Die erwähnte Behauptung scheint mir übrigens für viele Fälle gar nicht einmal zutreffend zu sein. Denn das Zonenprinzip macht einen wesentlichen Faktor der lokalen Arbeitstheilung, die Entfernung, für die Rentabilität mehr oder weniger einflusslos. Der Transport von Personen und Waaren würde auf verschiedene Entfernungen hin gleich viel kosten. Damit würden die übrigen,

insbesondere aber die sehr veränderlichen Faktoren, welche bei der Standortswahl maassgebend sind, eine grössere Bedeutung gewinnen. Die moderne Verbesserung des Kommunikationswesens hat ohnedies schon eine grosse Beweglichkeit von Arbeitskräften und Kapitalmächten hervorgerufen und den Besitzstand in einem ganz anderen Maasse verändert als alle Zollpolitik. — Würde der Transportpreis noch weiter ermässigt und für sehr ungleiche Entfernungen nivellirt, dann würde vielleicht eine ruhelose Fluktuation der Bevölkerung in's Leben gerufen werden, welche gerade ein konservativer Agrarier, wie er ja Perrot sein soll (?), am Wenigsten gut heissen dürfte. —

4. Das Zonensystem gestattet, die günstigsten Standorte aufzusuchen

und in Folge dessen die gegebenen Produktivkräfte nicht allein vollständig auszuwerthen, sondern auch Mangel und Ueberfluss örtlich und zeitlich rasch zu begleichen.

Unstreitig ist es richtig, dass mit jeder Minderung der Transportkosten die Preise an verschiedenen Markttorten einander genähert werden. Gunst und Ungunst der Natur oder anderer Faktoren der Produktion sind nun nicht immer auf unserem Erdboden gleichmässig überall vertheilt, und so vermag denn der Mensch durch das Transportwesen vielen Uebelständen, welche durch Schwankungen jener Faktoren hervorgerufen werden könnten, rechtzeitig zu begegnen.

Ebenso richtig ist es, dass eine Ermässigung des Transportpreises insofern eine Erweiterung der Produktion zur Folge hat, als jetzt andere Elemente, welche bei der Standortswahl zu berücksichtigen sind, mehr in den Vordergrund treten können. Nehmen wir an, in einer Gegend werde der Rohstoff, in einer anderen der Hilfsstoff gewonnen. Ist nun der Transport dieser Artikel sehr theuer, derjenige der fertigen Waare dagegen billiger und sicherer, so wird etwa trotzdem, dass am Fund- oder Erzeugungsorte die Fabrikation mit widrigen Verhältnissen zu kämpfen hat, dieselbe dort und nicht am Markttorte stattfinden. Wären die Transportkosten sehr niedrig, so könnte man alle für die Erzeugung nöthigen Güter, schwere wie leichte dahin kommen lassen, wo die Industrie die günstigsten Bedingungen für ihre Entwicklung findet.

Hierbei wurde jedoch eine Voraussetzung unterstellt, welche durch einfache Adoptirung des Zonenprinzips noch nicht gerade erfüllt wird. Es wurde nämlich angenommen, dass die Transportaufwendungen in Wirklichkeit sich vermindern. Doch werden dieselben mit den bereits oben erwähnten Ausnahmen, welche indessen bei der in Rede stehenden Frage von keinem belangreichen Gewichte sind, durch die Art der Tarification nicht weiter berührt. Die Kosten müssen im einen wie im anderen Falle gedeckt werden und legen, wenn nicht dem einen Versender, so doch dem anderen oder der Gesamtheit unzweifelhaft Opfer auf. Darum dürfen sie auch bei der Wahl der gesellschaftlich vortheilhaftesten Standorte keinesfalls unbeachtet bleiben. Würden etwa in einem konkreten Falle die Transportkosten der Rohstoffe von deren Fundorte nach dem Markte sich auf 100, die der Fabrikate auf 20 beziffern; beliefe sich ferner der Aufwand der Veredlung am ersteren Platze auf 200, am letzteren auf 180, so würde die Verarbeitung auf jenem Fundorte volkswirthschaftlich am vortheilhaftesten sein. Der Gesamtaufwand würde sich auf 220 berechnen, während er, wenn man die Rohstoffe nach dem Markte transportiren und dort veredeln wollte, sich auf 280 bezifferte. Würde nun der Beförderungspreis für die Rohstoffe auf 40 ermässigt, dann würde es für den Unternehmer gleichgiltig sein, wo er seine Waare fabrizirte. Würde der Preis noch weiter, etwa auf 30 herabgesetzt, so würde die Veredlung am Verkaufsorte am vortheilhaftesten sich erweisen. Im ersteren Falle würden weder Konsument, noch Fabrikant gewinnen, und doch würde ein Opfer von 60 gebracht, indem dasselbe einfach auf Andere überwälzt würde. Im zweiten würde von Käufer oder Verkäufer, bezw. von beiden zusammen, ein Gewinn von 10 erzielt und zwar wiederum auf Kosten von Dritten. —

Das Zonensystem soll aber auch dem Grundsätze der Gerechtigkeit entsprechen, weil es die Transportobjekte

5. nach Maassgabe der Selbstkosten der Beförderung belaste.

Denn, heisst es, mit wachsender Frequenz und zunehmender Entfernung stiegen zwar die Kosten absolut, aber nicht relativ.

Im Jahre 1869 betrug in Preussen pro Bahnmeile:

	auf d. Ostbahn	auf d. nied.-schl.- märk. Bahn	auf d. Köln- Mindener Bahn
die Transportmasse .	5.370.000	15.347.311	19.270.000 Ztr.
die Einnahme . . .	36.763	72.634	100.243 Thl.
die Ausgabe . . .	24.087	47.661	54.079 „
die Ausgabe pro Ztr.			
Nettolast . . .	1,61	1,12	1,01 Pf.

Ferner bezifferte sich auf den preussischen Bahnen die
Massenbeförderung auf eine Massenbeförderung auf eine
Meile reduziert pro Meile Meile Bahnlänge reduziert
Bahnlänge Personengewicht Gütergewicht

im Jahre:	auf: Zentner	auf: Zentnermeilen
1859	3.787.000	249.000 3.538.000
1861	4.486.000	253.000 4.233.000
1863	5.847.000	294.000 5.553.000
1865	7.438.000	319.000 7.119.000
1868	7.870.000	313.000 7.484.000
1869	8.060.000	331.000 7.727.000

die Kosten der Zugkraft pro
Zentnermeile geförderter

die gesammte Betriebs-
Ausgabe beträgt pr. Ztr.
und Meile

im Jahre:	Nettolast	Bruttolast	Nettolast	Bruttolast
1859	0.70 Pfg.	0.21 Pfg.	2.34 Pfg.	0.54 Pfg.
1861	0.53 „	0.16 „	1.96 „	0.47 „
1863	0.43 „	0.14 „	1.66 „	0.42 „
1865	0.37 „	0.13 „	1.48 „	0.43 „
1868	0.39 „	0.13 „	1.53 „	0.41 „
1869	0.38 „	0.10 „	1.49 „	0.39 „

Mögen auch die Fortschritte in der Oekonomie des Betriebes, welche in dem Jahrzehnt 18⁵⁹/₆₉ gemacht worden sind, erhebliche Ersparungen verursacht haben, so zeigen uns die vorstehenden Zahlen doch, was auch schon ohne Statistik mit genügender Zuverlässigkeit deduzirt werden kann. Hier käme ihr Resultat in so fern in Betracht, als mit Ausdehnung des Eisenbahnnetzes auch bis zu einer gewissen Gränze hin die Frequenz zunehmen wird. Aber auch hiervon abgesehen, sollen die eigentlichen Transportkosten nicht proportional mit der durchlaufenen Weglänge zu-

nehmen. Dies ist zwar für viele Fälle durchaus richtig, doch scheint daraus noch nicht ohne Weiteres eine Rechtfertigung des Zonenprinzips hervorzugehen. Nehmen wir an, der Aufwand für Beförderung belaufe sich für ein gegebenes Güterquantum

bei einer Entfer-	pro Meile	im Ganzen
nung von	auf	auf
50 Meilen	5	250
40 „	5,5	220
30 „	6,5	195
20 „	8	160
10 „	10	100
5 „	14	70

so würde sich der Frachtsatz unstreitig von Meile zu Meile recht gut abstufen lassen. Ja er müsste sogar in dieser Weise berechnet werden, wenn auf die Perrot'sche Idee, die Tarifierung den Selbstkosten anzupassen, wirklich eingegangen werden soll. Wir würden in diesem Falle sehr häufig zu Differenzialtarifen, noch nicht aber zu einem solchen Zonensystem gelangen, wie es von Perrot empfohlen wird.

Ich sage absichtlich „in vielen Fällen“, indem ich dabei sowohl an die der Wirklichkeit, als auch an die der Möglichkeit denke. Es könnten nämlich die Beförderungskosten auch für sehr weite Strecken ausserordentlich klein sein. Dann freilich würde eine Abstufung der Frachtsätze von Meile zu Meile überhaupt nicht mehr thunlich sein. Würde etwa der Transportaufwand bei irgend einer Beförderungsweise für einen Gegenstand, etwa einen Brief, und für eine Entfernung von 100 Meilen sich auf 20 Pfennige belaufen, so müsste das Zonenprinzip schlechterdings adoptirt werden.

Sehen wir nun, wie Perrot seine Forderung begründet. Er meint, die Richtigkeit der Annahme, dass die Transportkosten sich nicht proportional mit der Entfernung erhöhten, gehe schon aus dem grossen Unterschiede und Missverhältniss des Transportgewichtes der todten und desjenigen der Nutzlast hervor.

Man müsse znnächst wissen, dass die Bruttolast zur Nettolast sich verhalte wie 4:1, dass also dreimal so viel todte Last, wie Nutzlast geschleppt werde.

Dies Verhältniss sei von vornherein kein günstiges und führe von selbst zur Annahme, dass der Einfluss der Nettolast auf die

Transportkosten nur in sehr geringem Maasse steigernd einwirken könne, ja dass der Betrag der auf die Zentner-Meile Nettolast entfallenden Kosten überhaupt ein ausserordentlich geringer sein müsse.

Der Betrag der Zugkosten werde von der ministeriellen Statistik auf 0,3 Pf. per Zentner-Meile Bruttolast berechnet. Und von diesen „Kosten der Zugkraft“ stünden die meisten in gar keiner Beziehung zu der Vermehrung oder Verminderung der Nettolast um einen oder einige Zentner. Es seien nämlich in denselben in der ministeriellen Statistik inbegriffen:

- 1) Die Gehälter für Ober-Maschinenmeister, Maschinenmeister, Lokomotivführer etc. etc.
- 2) Reiseentschädigungen, Uebernachtungs- und Meilengelder, Koaks- und Oelprämien.
- 3) Sonstige Emolumente, sowie Schreib- und Zeichnenhilfe.
- 4) Löhne für das Putzen der Lokomotiven und Tender, für Wasserpumpen.
- 5) Für Reparatur der Lokomotiven inkl. des Werkstättenbetriebes.
- 6) Für Reparatur der Wasserstationen und Wasserhebungsmaschinen.
- 7) Für das Brennmaterial zu Lokomotiven und Wasserstationen.
- 8) Für Schmutz-, Putz- und Verpackungsmaterial der Lokomotiven und Tender.

Die grosse Mehrzahl dieser Kosten werde so gut wie gar nicht davon berührt, ob eine Zentner-Meile Nettolast mehr oder minder geleistet werde. Die einzigen dieser Kosten, bei denen dies einigermaassen der Fall sei, nämlich die Heizungskosten der Lokomotiven, berechneten sich auf kaum 0,03 Pf. per Brutto-Zentner-Meile. Da nun in jeder Brutto-Zentner-Meile eine Viertel-Netto-Zentner-Meile enthalten sei, so berechneten sich die Heizungskosten auf Tausendstel-Pfennige per Nettolast bei jeder Zentner-Meile Bruttolast.

Was von den Kosten der Zugkraft gesagt wird, soll aber auch vom gesamten Transportaufwande gelten. Da die todte Last zur Nutzlast sich wie 3:1 verhalte, so würden die entstehenden Transportkosten so gut wie gar nicht alterirt, wenn die transportirte Nutzlast um einen Zentner vermehrt oder vermindert

werde, oder ob ein Zentner der Nutzlast den Zug eine Meile länger beschwere oder nicht. Diejenigen Kosten vielmehr, von welchen auch nur annähernd zwei Zentner Nettolast doppelt so viel verursachten als ein Zentner und der Transport eines Zentners auf zwei Meilen doppelt so viel als auf eine Meile, seien nur sehr wenige, und zwar seien es in der Hauptsache eigentlich nur die Feuerungs-, die Schmier- und die Abnutzungskosten der Schienen, Räder und Achsen. Auch seien diese Kosten zum Theile mehr vom Transportgewicht, zum Theile mehr von der Transportentfernung abhängig.

Der Einfluss des Gewichtes und der Entfernung, als mit tarifbildender Faktoren, sei hiernach auf ungleich bescheidenere Grenzen zu reduzieren, als es gegenwärtig zum Nachtheile des Verkehrs geschehe.

Mir scheinen nun diese Rechnungen und Deduktionen Perrot's nicht fehlerlos zu sein. Er meint, weil die todte Last dreimal so gross sei wie die Nutzlast, so sei der Einfluss der letzteren ein sehr geringer. Dieser Satz enthält jedoch in der Art, wie er hingestellt ist, einen Trugschluss. Sind zum Transport von 100 Zentner 300 Zentner todte Last nöthig, so hat der Eigenthümer jener 100 Zentner die Kosten zu vergüten, welche durch den Transport von 400 Zentner entstehen. Die Waare drückt allerdings nur mit $\frac{1}{4}$ des Gesamtgewichtes auf die Schienen, aber ihr desswegen $\frac{1}{4}$ des ganzen Aufwandes zur Last zu schreiben, wäre unstreitig nicht statthaft.

Nun hat Perrot allerdings eine bessere Ausnutzung des Raumes im Auge. Denn er spricht von dem einen Zentner, der da ohne erheblichen Mehraufwand noch mitgefahren werden kann. Soll nun, frage ich, desswegen für diesen einen Zentner ein mässiger Frachtsatz erhoben werden? Und welches ist dieser eine Zentner? Ebenso gut könnte man sagen, die Beförderung der Güter sei überhaupt mit keinen grossen Kosten verknüpft, weil jeder einzelne Zentner doch nur darauf hinwirke, dass die Kosten der Heizung, der Schmierung und der Abnutzung etwas grösser würden, als es ohne diesen einen Zentner der Fall gewesen sein würde.

Perrot nimmt an, dass an den gesamten Betriebskosten die sogenannten Generalkosten, d. i. die ohne Rücksicht auf die Transportmasse und die Transportlänge entstehenden Betriebs-

kosten mit einem überwiegend grossen, die dem Gewichte der zu befördernden Waaren und der Transportlänge proportionalen Aufwendungen dagegen mit einem verhältnissmässig kleinen Theile partizipirten. Ist dies auch richtig, so wird damit die Perrot'sche Annahme noch nicht zutreffend.

In der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen von 1872 S. 45 wird gegen dieselbe eingewandt, die Ausscheidung fixer Generalkosten aus den Betriebskosten der Eisenbahnen sei an und für sich nicht möglich, weil alle Kosten des Eisenbahnbetriebes mit der Zunahme der Frequenz sich vermehrten, mit der Abnahme derselben sich verminderten.

Es scheint mir indessen auch eine prinzipielle Ablehnung der Perrot'schen Forderung, soweit sie sich auf jenes Verhältniss der Generalkosten zu anderen Aufwendungen stützt, geboten zu sein. Diejenigen Kosten, welche innerhalb gewisser Gränzen von der Transportmasse unabhängig sind, müssen nach irgend einem Maassstabe auf die beförderten Waaren vertheilt werden. Ob Perrot irgendwo angegeben hat, wie die Repartition zu erfolgen habe, ist mir nicht bekannt. Jedenfalls aber soll Entfernung und Gewicht hierbei nicht zur Grundlage dienen, sonst wären ja die ganzen Auseinandersetzungen Perrot's gegenstandslos.

Ich denke jedoch, wenn man recht genau verfahren will, und Perrot verlangt dies ja, so kann man die Anlage- und Generalkosten gar nicht anders vertheilen, als nach Maassgabe der durchlaufenen Strecke und der bewegten Transportmasse, bezw. nach Verhältniss des für die einzelnen Zentnermeilen speziell erforderlichen Aufwandes. Sind jene Kosten $= K$, hat eine Masse m_1 den Weg w_1 , eine andere m_2 die Strecke w_2 zurückgelegt, so ist für die Masse 1, welche eine Meile weit transportirt wird, zu zahlen: $\frac{K}{m_1 w_1 + m_2 w_2}$ und für die Masse m_1 , welche w_1 Meilen weit befördert wird, $m_1 \cdot w_1$ mal so viel. Jede andere Forderung ist so neuartig und den üblichen Anschauungen in Mathematik, Mechanik und Wirthschaft entgegengesetzt, dass sie einer besonderen Begründung bedarf. Eine solche aber hat Perrot meines Wissens nicht geliefert.

Hätte übrigens Perrot Recht, dann müsste auch in anderen Wirthschaftszweigen und Unternehmungen seinen Forderungen

gemäss verfahren werden. An Steuern, Zinsen und dergleichen hätten alle aus einer Fabrik hervorgehenden Produkte gleich viel zu tragen, ohne dass auf Umfang und Produktionszeit Rücksicht zu nehmen wäre. —

Nun heisst es auch (Bing S. 30),

6. das Zonensystem bewirke eine stärkere Ausnutzung der Ladefähigkeit der Wagen und Züge,

insbesondere fördere es die Bildung von direkten Zügen, und zwar soll dies günstigere Verhältniss zwischen Nutzlast und todter Last durch die Mässigkeit des Transportpreises hervorgerufen werden. Bei niedrigem Tarife ohne oder ohne entsprechende Steigerung der Selbstkosten, meint Perrot, werde viel mehr nützliches Gewicht befördert, also eine bessere Ausnutzung der Ladefähigkeit, eine stärkere Besetzung der Wagen erzielt.

Die Preisherabsetzung würde eine Steigerung des Verkehrs hervorrufen und von der letzteren erwartet Perrot mit Zuversicht eine gleichmässigere Vertheilung der Frequenz nach Verkehrsrichtungen und Jahreszeiten. Hierzu soll aber noch kommen, dass eine, nach Muster der Post eingerichtete einheitliche, zentrale Verwaltung in ganz anderer Weise über das rollende Material disponiren und eine weit zweckmässigere Ausnutzung und Verwendung desselben herbeiführen werde.

Dass die Erniedrigung des Frachtsatzes eine Mehrung der Frequenz veranlassen wird, ist nicht in Abrede zu stellen. Auch wird sie im grossen Ganzen eine günstigere Wagenausnutzung bewirken. Immer freilich wird die letztere nicht eintreten und bis zu welchem Grade sie erzielt werden kann, dies ist jeweilig Sache praktischer Erwägung, da sie oft durch Umstände bewirkt wird, welche mit der Tarifpolitik in gar keinem inneren Zusammenhange stehen. Dass aber auch die Preisermässigung eine gleichmässigere Vertheilung der Frequenz zur Folge haben würde, möchte ich doch bezweifeln. Man sucht gegenwärtig oft in der Praxis gegen Ueberfüllungen in der einen und Frachtenmangel in der anderen Zeit sich dadurch zu helfen, dass man nach Bedarf die Tarifsätze erhöht oder erniedrigt. Dass das stabile Zonensystem eine gleiche Wirkung haben werde, müsste erst noch dargethan werden.

Ohne Zentralisation der Verwaltung aller Bahnen wird freilich

das Zonenprinzip niemals zu verwirklichen sein. Dass eine solche Konzentration vortheilhaft sei, bedarf einer besonderen Nachweisung. Wäre sie als schädlich zu betrachten, dann müsste die Idee des Zonensystemes einfach aufgegeben werden. Wäre sie dagegen erstrebenswerth, so würde damit noch nicht gerade das letztere eingeführt werden müssen. —

Die Verbesserung in der Ausnutzung der Wagen ist nicht unter allen Umständen vortheilhaft. Es fragt sich eben, mit welchen Opfern sie erkaufte werden musste. Doch dies Opfer, die Tarifiermässigung, soll

7. sehr günstige finanzielle Resultate zur Folge

haben, indem durch dasselbe eine „mächtige Belebung des Verkehrs“ (Perrot) hervorgerufen werde. Ganz von derselben Anschauung ging s. Z. Rowland Hill aus, als er für eine gleiche Gebühr für Beförderung von Briefen in die Schranken trat. Diesen Gedanken Hills hat man später auf das Eisenbahnwesen zu übertragen gesucht, so Galt schon vor einer Reihe von Jahren in England (Cohn II, S. 538 u. a. a. O.). Ferner behauptete Raphael Brandon in einer im Jahre 1868 erschienenen Schrift, „wenn man einen einheitlichen Satz, für alle Entfernungen gleich wie das Pennyporto für die Briefe durch das ganze Reich, von drei Pence für jede Fahrt einer Person in einer einzigen Klasse einführe, so würde nach mässiger Schätzung die Zahl der gegenwärtigen Eisenbahnpassagiere sich versechsfachen und dadurch ein Ueberschuss von 4 Mill. Pfd. Sterling jährlich gegen die gegenwärtige Einnahme aus dem Personenverkehr erzielt werden.“ (Cohn.)

Auch Perrot kündigt den deutschen Eisenbahnen einen Gewinn an, welchen sie aus der Annahme des Zonensystemes ziehen könnten. Er führt selbst Zahlen vor, und zwar vornehmlich für den Personenverkehr. Auch meint er (1872 S. 52), die Menschen in England hätten im Durchschnitt schwerlich mehr freie Zeit als bei uns, im Gegentheil wohl eher weniger, und dennoch seien dort auf den Kopf der Bevölkerung sechsmal mehr Personenbillete gekommen als in Deutschland, während die durchschnittliche Bevölkerungsdichtigkeit kaum die doppelte sei, womit angedeutet werden soll, dass auch in Deutschland eine Frequenzsteigerung wohl erwartet werden dürfe.

Dieser Hinweis auf England ist jedoch nicht genügend. Vor einigen Jahren hatte dieses Land nicht allein relativ, sondern auch absolut mehr Meilen Eisenbahnen als Deutschland. Dabei war nicht allein die Dichtigkeit der Bevölkerung, sondern auch die Vertheilung derselben in Stadt und auf dem flachen Lande eine andere wie bei uns. Ferner sind Industrie- und Handelsverhältnisse Grossbritanniens derart, dass sie relativ mehr zu Reisen Veranlassung geben, als diejenigen Deutschlands. Und endlich ist nur die Rede von der Zahl der Billete, die auf den Kopf der Bevölkerung kommen. Von denselben könnte gerade der Lokalverkehr den namhaftesten Theil geliefert haben. In der That hat ja auch die „Metropolitan railway“ schon 40 pCt. der Zahl sämtlicher Passagiere aufzuweisen gehabt, welche englische Bahnen benutzten.

Hiernach bedürfte die Perrot'sche Annahme noch einer weiteren Begründung, ehe sie als Richtschnur für die Praxis dienen könnte. Eine Voraussetzung, welche bei der Briefpost erst nach einer mehrere Jahre hindurch erlittenen Einbusse sich als zutreffend erwies, ist bei Reisen von Personen und Versendung von schweren Gütern nicht so ohne Weiteres als giltig zu betrachten. —

Endlich wird noch bemerkt, es sei

8. das Zonensystem ganz besonders günstig für den weniger bemittelten Theil der Bevölkerung.

„Wenn unsere Arbeiterbevölkerung“, heisst es bei Perrot (Eisenbahnreform S. 74), „noch in einem so hohen Grade an der Scholle haftet, dass das Gesetz von Angebot und Nachfrage nicht genügend zur Wirksamkeit kommt, so ist daran sehr wesentlich die bisherige ganz verkehrte und unsachgemässe Konstruktion der Eisenbahntarife Schuld.“ Dieselben sollen, weil sie den Transport auf irgend grössere Entfernungen ganz unverhältnissmässig vertheuerten und erschwerten, die arbeitende Klasse dauernd und in grossem Umfange gegenüber den besser situirten Klassen benachtheiligen und somit eine der Ursachen erhalten, welche einen naturgemäss nicht vorhandenen Zwiespalt zwischen Kapital und Arbeit künstlich zu schaffen behilflich seien. Das Zonensystem solle es auch dem Aermsten ermöglichen, was jetzt nur den Wohlhabenden möglich sei, nämlich seine persönlichen Beziehungen

und seinen persönlichen Verkehr auch möglichst in die Ferne zu erstrecken. Darum soll es auch das einzige Mittel sein, der Strikebewegung von vornherein die Schärfe zu benehmen und an die Stelle der Strikes den naturgemässen friedlichen Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage in sein volles Recht zu setzen. Und im Hamburger Korrespondent vom 12. November 1871 wird jenes System als eine Ergänzung des Freizügigkeitsrechtes bezeichnet, welches bei etwaigen Strikes den Arbeitgebern erlaube, mit Leichtigkeit aus den entferntesten Gegenden frische Arbeitskräfte heranzuziehen.

Die Perrot'sche Hoffnung möchte ich nicht theilen. Die Strikes haben in der neueren Zeit gerade dadurch an Ausdehnung und Bedeutung gewonnen, dass grosse Verbesserungen sich im Kommunikationswesen Eingang verschafft hatten. Die Sesshaftigkeit ist in der That kein Förderungsmittel für Strikes, in der Regel aber für den Arbeitgeber sehr günstig. Wird es aber dem Arbeiter ermöglicht, mit seinen Genossen in anderen Gegenden einen innigen Verkehr unterhalten, ein umfassendes Kassenwesen organisiren und häufiger den Wanderstab ergreifen zu können, dann wird wohl seine Stellung im Kampfe mit Arbeitgebern gekräftigt werden, aber die Strikes werden damit sicherlich nicht zum Verschwinden gebracht. —

Die angeführten Gründe dürften sich, wie schon hie und da angedeutet, nicht gerade als sehr stichhaltig erweisen. Ueberdies aber lassen sich noch folgende

B. Einwendungen gegen das Zonensystem

erheben. Es ist als sehr wahrscheinlich anzunehmen,

1. dass wenigstens eine Reihe von Jahren hindurch der Lokalverkehr stark überbürdet werden muss,

wenn die Frachtsätze für den Transport auf grössere Entfernungen hin bedeutend vermindert werden sollen, ohne dass die Bahneigenthümer einen Verlust erleiden. Das Zonensystem muss unter allen Umständen, wenn es nicht seine Berechtigung ohne Weiteres verlieren will, die Unterschiede der Transportpreise für ungleiche, wenn auch erheblich von einander differirende Entfernungen sehr mässig ansetzen. Dies kann entweder in der Art geschehen, dass man die heutigen niedrigen Frachtsätze für die kürzeren

Entfernungen ganz bedeutend erhöht, oder dass man die für längere Strecken stark erniedrigt, oder aber dass man gleichzeitig jene vergrössert und diese verringert. Der erstere Weg ist jedenfalls zu verwerfen. Die Beschreitung des zweiten hat unbedingt einen Einnahme-Ausfall, wenigstens eine Zeit lang, zur Folge. Denn es ist nach menschlichem Ermessen gar nicht anzunehmen, dass die Frequenz im ersten oder einige Jahre nach eingetretener so kolossaler Tarifiermässigung in der Art steigen werde, dass für den Bahneigenthümer keine Einbusse erwächst. So bliebe denn vorläufig, wenn die erwähnte Voraussetzung erfüllt werden soll, nichts Anderes übrig, als aus dem gerade für die niederen Klassen so wichtigen Lokalverkehre mehr herauszuschlagen, was der für grössere Entfernungen weniger einbringt.

Anderenfalls müsste man sich mit der Hoffnung trösten, dass die Benutzung der Bahn gerade für weite Routen mit der Zeit in ganz erheblichem Maasse zunehmen werde. Denn um ein gleiches Resultat für kürzere Strecken zu erzielen, brauchte man wahrlich noch kein Zonensystem. —

Nun wird aber von mehreren Seiten

2. der Eintritt der angekündigten gewaltigen Frequenzmehrung positiv in Abrede gestellt.

Schon „Robert Stephenson hob im Jahre 1853 hervor, dass der Personenverkehr auf lange Strecken durch eine Ersparniss am Fahrgelde noch nicht gerade in die Höhe getrieben werden könne; so oft das Zeitmoment mit in Betracht komme, könne man das Publikum nicht stimuliren, viel mehr als bisher zu reisen.“ (Cohn II. S. 501.)

Und in neuerer Zeit hat Ad. Wagner nachdrücklich darauf hingewiesen, dass die Höhe des Fahrpreises allein für Reisen sehr oft gar nicht den Ausschlag gebe, insbesondere aber dann, wenn der Fahrpreis nur einen kleinen Theil der Reisekosten ausmache.

Auch Schwabe spricht, indem er englische mit deutschen Verhältnissen vergleicht, die Ansicht aus, dass Niedrigkeit der Sätze nicht ohne Weiteres eine starke Frequenzmehrung zur Folge hätten. Im Jahre 1868 zählte man (Abonnementsbillete ausgenommen) in

	bei Einwohnern	Passagiere	und es kamen auf den Kopf
England . . .	21.429.508	269.257.313	12,6 Billete,
Schottland . .	3.170.769	23.086.850	7,2 „
Irland . . .	5.557.196	11.792.171	2,1 „
Preussen . . .	24.089.096	56.588.244	2,3 „

Nun sind in England die Fahrpreise höher wie in Deutschland. Wenn trotzdem die Frequenz daselbst eine so sehr grosse ist, so sind eben, wie auch schon oben angeführt, andere Ursachen wirksam. Nach Schwabe ist es der im englischen Eisenbahnwesen gepflegte Lokalverkehr, in welchem die Grösse des dortigen Personenverkehrs beruhe, und er empfiehlt, denselben auch bei uns vorzüglich zu beleben. Würde diesem Rathe Folge gegeben, so würde man nicht gerade zum Zonenprinzip gelangen.

Auch der Güterverkehr müsste bei den Perrot'schen Sätzen eine ganz enorme Steigerung erfahren, wenn das Zonenprinzip nicht ein finanzielles Fiasko machen soll. Ob eine solche wirklich eintreten wird, lässt sich ganz und gar nicht vorausbestimmen. Bei der Post hatte man s. Z. eine gewaltige Zunahme der aufgegebenen Briefe erwartet. Die Hoffnung wurde erfüllt, aber nicht sehr rasch. Mit dem Briefschreiben hat es aber eine andere Bewandniss, als mit der Produktion und Versendung von Waaren. Dazu kommt nun noch, dass das Zonenprinzip einen Maassstab gerechter Belastung bei Bemessung der Frachtsätze gar nicht anwendet. Darum ist ihm gegenüber doppelte Vorsicht geboten. —

Nach Perrot würde durch seinen Vorschlag vorzugsweise der weniger bemittelte Theil der Bevölkerung gewinnen. Ich glaube indessen mit Ad. Wagner annehmen zu dürfen, dass

3. das Zonensystem in erster Linie den Reichen von Vortheil

ist. Die weniger bemittelten Klassen werden es immer sein, welche vorzugsweise den Lokalverkehr beleben. Für den Mann, welcher auf seiner Hände Arbeit angewiesen ist und der keine Zinsen zusetzen kann, um seine bescheidene Lebenshaltung zu verbessern, gilt ganz besonders das Wort: „time is money“. Der Rentner, der Grossgrundbesitzer, der Aktionär können schon leicht weite Reisen unternehmen. Ihr Kapital wirft, während sie im

Wagen sitzen, seine Zinsen, Renten und Dividenden doch ab. Auch bieten sich für die oberen Klassen schon mehr Gelegenheiten zum Reisen. Vergnügungs- und Erholungstouren, ein dem Blousenmann ziemlich fremder Begriff, Besuch von Bädern, Ausstellungen und Verwandten, Anknüpfung und Unterhaltung von Geschäftsbeziehungen u. s. w. werden sie häufig in die Ferne führen. Der Arbeiter muss aber weit genauer rechnen. Er hat nicht allein die Reisekosten zu überschlagen, sondern auch die Zeit zu berechnen, welche er verliert. Darum wird er auf lange Reisen, auch wenn das Eisenbahnbillet billig ist, gerne verzichten, sofern er eben nicht gezwungen ist, eine solche zu unternehmen, oder mit genügender Sicherheit sich sagen kann, dass er an einem fernen Orte den Lohn findet, welchen er an einem anderen vergeblich suchte. Darum wird der Arbeiter auch niemals die geschäftige Allgegenwart der oberen Klassen sich anzueignen im Stande sein. Ihm wird das Zonensystem wohl in der Theorie von grossem Vortheil sein, in der Praxis aber in einem weit bescheideneren Maasse zu Gute kommen. —

Uebrigens wäre eine

4. so enorme Zunahme der Frequenz, wie sie angemeldet wird, noch nicht gerade wünschenswerth.

Eine künstliche Steigerung der ohnedies schon so starken Mobilisirung des sozialen Lebens dürfte jedenfalls nicht als rathsam erscheinen. Erhaltung der noch vorhandenen Sesshaftigkeit möchte augenblicklich mehr am Platze sein, als eine Begünstigung heimathloser Ungebundenheit. Die Strömung, welche sich gegenwärtig geltend zu machen sucht, geht auch ganz und gar nicht darauf aus, der wandernden Beweglichkeit Vorschub zu leisten. Aus diesem Grunde schon hätte jetzt das Perrot'sche Tarifprojekt in der Praxis überhaupt wenig Aussicht auf Verwirklichung.

Weiter ist aber auch noch an dieser Stelle zu betonen, dass die Beförderungskosten der Bahn mit Zunahme der Frequenz und der Entfernung, auf welche hin die Versendung stattfindet, thatsächlich steigen. Hiernach würde durch zu starke Ermässigung des Frachtpreises leicht zu unwirtschaftlichen Transporten Veranlassung gegeben, deren Opfer eben zum Theil von anderen Verfrachtern, dem Bahneigenthümer, bezw. der Gesamtheit getragen

werden müssten. Nehmen wir an, auf einer 10 Meilen langen Bahn würden 500 Ztr. eine und 50 Ztr. 10 Meilen weit gefahren und es wären zur Verzinsung und Amortisation der Baukosten und für Deckung der allgemeinen Verwaltungskosten 1000 Mark erforderlich, so müsste, wenn von allen anderen Aufwendungen abgesehen und eine „Rente“ nicht beansprucht wird, der Transportpreis der Zentnermeile auf 1 M. gesetzt werden; von jenen 500 Ztr. würden 500, von den 50 Ztr. ebenfalls 500 M. entrichtet. Setzte man nun den Preis für die erste Meile auf 1,60, für 10 M. auf 4 Mark und es sinke in Folge dessen dort die Frequenz auf 300, hier steige sie auf 130, so wird der Bahneigenthümer zwar Nichts verlieren, aber es würde der Lokalverkehr stark beengt und zwar zu Gunsten einer Transportausdehnung für die grössere Entfernung, welche, da sie nur durch eine unter die Selbstkosten herabgehende Preisermässigung möglich wurde, wirthschaftlich nicht gerechtfertigt werden kann. —

Aus den bereits angegebenen Gründen

5. begünstigt das Zonensystem die Zentralisation

und zwar in politischer wie in wirthschaftlicher Beziehung in hohem Grade. Ich bin nun weit davon entfernt, eine jede Zentralisirungstendenz zu verwerfen. Ebenso wenig möchte ich behaupten, dass die Verbesserung und Verbilligung des Transportwesens in allen Gebieten einige wenige Konzentrationspunkte schaffe und nicht auch hie und da wieder Dezentralisationen ermögliche. Ich glaube indessen, dass die Zentralisation in ihrer heutigen Form ein etwas bedenkliches Maass angenommen hat und dass es jedenfalls nicht räthlich sein dürfte, dieselbe dadurch künstlich noch zu fördern, dass man die Transportpreise für weite Entfernungen allzusehr ermässigt. —

Dabei würden mancherlei

6. Unzuverlässigkeiten an den Gränzen zwischen je zwei Zonengebieten

unvermeidlich sein, welche zu ebenso bitteren Klagen Veranlassung geben würden wie heute die Differenzialtarife. Bei der Packetpost treten dieselben in der Praxis hie und da thatsächlich zu Tage. Doch sind sie von relativ so geringer Erheblichkeit, dass man sich nicht bemüssigt sieht, vernehmliche Klagen erschallen zu lassen. Etwas Anderes würde es sein, wenn man

überhaupt alle Waaren nach ähnlichen Normen behandeln wollte wie die kleineren Poststücke bis zu 10 Pfund Gewicht. Alsdann könnte der Bestand mancher grossen Unternehmung untergraben werden, während eine andere, die sich allenfalls gar noch an einem weniger passenden Standorte befindet, übermässig begünstigt würde. Nach Perrot sollen erhoben werden für Wagenladungen

auf eine Entfernung	bis zu 20 Meilen	15 Mark
---------------------	------------------	---------

„ „ „	von 20 bis zu 50	„ 24 „
-------	------------------	--------

„ „ „	von über 50	„ 36 „
-------	-------------	--------

Nehmen wir an, ein Industrieller habe seither seine Rohstoffe von einem 51 Meilen weit entfernten Lager bezogen und die fertigen Produkte in der nächsten, jenem Lager um eine Meile näher gelegenen Stadt abgesetzt. Derselbe müsste, nach Einführung des Zonensystems für die Wagenladung Rohstoffe 36 Mark zahlen und unter der Voraussetzung, dass keine Gewichtsverminderung durch die Fabrikation eingetreten ist, für den Transport nach der Stadt 15 Mark, im Ganzen also 51 Mark. Ein Konkurrent, welcher sich in der Stadt niederlässt, würde nur 36 Mark entrichten, ein anderer, welcher von dem Rohstofflager nur 49 Meilen entfernt wohnt, hätte im Ganzen 39 Mark aufzuwenden. Diese Differenzen können unter Umständen hinreichen, um die Gunst natürlicher Produktionselemente mehr als aufzuwiegen und zur Uebersiedelung auf Standorte Veranlassung zu geben, an denen mit grösseren Schwierigkeiten zu kämpfen ist.

Dagegen, dass die wirklichen Transportaufwendungen bei der Standortswahl mit in Berechnung zu ziehen sind, ist freilich durchaus Nichts einzuwenden. Doch handelt es sich bei unserem dreizonigen Systeme um ziemlich willkürliche Sätze, welche keineswegs etwa den thatsächlichen Beförderungskosten proportional sind. Dass der Versuch, dasselbe in der Praxis durchzuführen auf einen heftigen Agitationssturm stossen werde, braucht man nach den Erfahrungen, die man bezüglich der Differenzialtarife gemacht hat, gar nicht zu bezweifeln. —

Ueberhaupt würde

7. die Verwirklichung des Zonenprinzips gewaltige wirthschaftliche Umwälzungen zur Folge

haben, welche jedenfalls von einer viel grösseren Bedeutung sein würden als der Uebergang von der Klassifikation zum natürlichen

System, vielleicht auch eine grössere Tragweite haben könnten als viele der Aenderungen, die in den letzten Dezennien im Kommunikationswesen überhaupt stattgefunden haben. Derartige wirthschaftliche Revolutionen sind aber möglichst zu vermeiden und insbesondere dann muss man sich hüten, dieselben heraufzubeschwören, wenn ihr Nutzen so prekären Charakters ist wie der des Zonensystems. —

Da das Zonenprinzip eine sehr generelle Durchschnittsrechnung veranlasst, so ist bei demselben

8. die wirthschaftliche Zulässigkeit der Anlegung neuer Linien nur schwer oder gar nicht zu ermitteln.

Bekanntlich ist es unmöglich, mit Zuverlässigkeit die zukünftige Rentabilität einer Bahn zu beziffern. Doch kann man bei den meisten Schienenwegen, die in Ländern mit ausgedehntem Bahnnetze noch erbaut werden sollen, mit genügendem Erfolge die Resultate benutzen, welche unter ähnlichen Verhältnissen gewonnen wurden. Ist einmal das Zonenprinzip eingeführt, dann ist an eine spezifizierte Rechnung füglich nicht zu denken und man muss sich mit approximativen Anhaltspunkten begnügen, welche weit weniger zuverlässig sind als diejenigen, welche heute benutzt werden können. —

Ad. Wagner, welcher die von Perrot in Vorschlag gebrachte Tarifpolitik bekämpfte, sprach die Ansicht aus, die letztere werde ohne Garantie des finanziellen Erfolges den Neubau von Eisenbahnen hemmen. Ich glaube, es könnte unter sonst gleichen Umständen bisweilen das Umgekehrte stattfinden. Denn

9. bei der jetzigen Gestaltung des Eisenbahneigenthums ist die Durchführung des Zonensystems unmöglich.

Heute befinden sich in Deutschland nicht alle Schienenwege in einer Hand. Auch ist der Besitz an den letzteren keineswegs ein so wohl arrondirter wie der der 6 französischen Gesellschaften. Ein Zonensystem ist aber nur denkbar unter der Voraussetzung, dass ein grosser Komplex von Linien einheitlich verwaltet wird, ohne dass eine Konkurrenz störend dazwischen tritt. Nun sagt zwar Art. 42 der Verfassungsurkunde des deutschen Reichs, dass die Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwaltet werden sollen. Soweit sind wir

indessen dermalen noch nicht. Jede einzelne Bahngesellschaft erhebt jeweilig einen Anspruch auf Entschädigung für ihre besonderen Leistungen und könnte auch gegenwärtig mit einem solchen gar nicht abgewiesen werden. Sollte nun etwa wirklich das Reichseisenbahnprojekt zur Durchführung gelangen, dann allerdings wäre jener Stein des Anstosses für das Zonenprinzip beseitigt. Doch dürfte das Reich gegründete Veranlassung haben, Neuerungen gegenüber, welche tief in alle wirthschaftlichen Verhältnisse einschneiden, ohne dass ihre Nothwendigkeit oder grosse Nützlichkeit vollständig nachgewiesen ist, sich ein wenig „konservativ“ zu verhalten. Würde dies nicht geschehen, so könnten in Zukunft manche Bitten um Herstellung von Bahnen nicht mit dem Hinweise darauf zurückgewiesen werden, dass eine solche nicht lohnend sei. —

Schliesslich kann man gegen das Zonensystem, wie es Perrot befürwortet hat, noch den Einwand erheben, dass es

10. nicht konsequent genug

ist. Sollte der demselben zu Grunde liegende Gedanke richtig sein, so dürfte man sich eigentlich nicht damit begnügen, für die Tarifierung grössere Einheiten der Weglänge zu bilden, sondern man müsste auch diejenigen von Gewicht und Raum bedeutend vergrössern. In der That sind auch schon dahin gehende Forderungen laut geworden. So meint Bing (S. 29), an Stelle der Meile müsse die Zone, an Stelle des Zentners die Wagen- und Zugladung treten. Für die Bewegung von Tausenden von Millionen Zentnern, welche viele Milliarden von Meilen durchliefen, könne die Auffassung und der Kalkül des Fuhrmanns von der Chaussee nicht passen. Fügen wir für den Personenverkehr noch die Zent oder Rotte mit einem Rottenführer, der die ganzen „Ladungen“ sammelt, hinzu, dann wäre wohl kaum noch Etwas zu wünschen übrig. —

Aus den angeführten Gründen kann das Zonensystem, wenn auch bei der Briefpost und dem Telegraphen am Platze, bei der Eisenbahn dermalen keineswegs als berechtigt bezeichnet werden. Dasselbe nimmt, wenn man es mit Konsequenz durchführen will, weder überall Rücksicht auf die Rentabilität der Bahn, noch auf eine billige und gerechte Belastung nach Maassgabe des Aufwandes, welcher durch die Beförderung veranlasst wurde.

XI.

Die Selbstkosten des Transportes.

Der Begriff der Selbstkosten ist es, welcher bei der Polemik für und wider das natürliche System eine nicht geringe Rolle spielt. Die Anhänger des letzteren behaupten, dass dasselbe die einzelnen Verfrachter in gerechter Weise belaste, und ihre Gegner sind der Ansicht, dass auch noch andere Merkmale als Gewicht und Entfernung zu beachten seien, wenn das genannte Ziel erreicht werden solle.

Wie schon früher erwähnt, haben wir zu unterscheiden zwischen den generellen und speziellen Selbstkosten.

Bei den ersteren wird der Frachtsatz, insofern er den Kosten angeschlossen werden soll, in der Weise bestimmt, dass man den ganzen Kostenaufwand, welcher im Laufe einer Periode entsteht und der in einen innerhalb gewisser Gränzen konstanten und einen von der Frequenz abhängigen, mithin variablen Theil zerfällt, durch die Zahl der Leistungseinheiten dividirt, welche während dieser Zeit stattfinden. Jeder Einzelne, welcher die Bahn benutzt, würde also Durchschnittspreise zahlen, ohne dass etwaiger erhöhter Aufwand, welchen er veranlasst, ihm speziell zur Last geschrieben wird. Die Durchschnitte könnten hierbei, bald mehr, bald weniger weitgehend, sowohl in Bezug auf Zeit, als auch in Bezug auf räumliche Strecken, Güterarten, Personenklassen u. s. w. gezogen sein.

Eine derartige generelle Bemessung der Frachtsätze ist z. B. diejenige, bei welcher der Tarif ausschliesslich von der Zahl der transportirten Gewichts- (Volum-) Einheiten und der durchlaufenen Kilometer abhängt, oder für welche gar in einem grösserem Lande

einige wenige Zonen gebildet und für jede Entfernung innerhalb einer Zone ein und derselbe Satz erhoben wird. Dabei könnten ausserdem die Gewichts- und Volumeinheiten, nach welchen der Tarif sich abstuft, so gross gewählt werden, dass sie eine grössere Zahl von Zentnern und Kubikmetern umfassen. Die Versendung von einem Kilogramm Bücher, welche ein Kilometer weit zu transportiren sind, könnte bei einer solchen generellen Methode der Frachtpreisberechnung eben so theuer zu stehen kommen als ein Wagen Wolle, welcher mehrere Breitegrade zu überschreiten hat. In ihrem Extrem würde die generelle Kostendeckung überhaupt dahin gehen, dass für jede einzelne Leistung, möge sie nun von grossem oder geringem Umfang sein, gleich viel gezahlt wird.

Dieselbe hätte den grossen Nachtheil, dass bei einer solchen Durchschnittsrechnung die Bedeutung der einzelnen Posten nicht zu erkennen ist. Der eine Wirthschaftstheil oder Zweig kann bei grossem Aufwande einen viel zu geringen Effekt erzielen, während sein Defizit durch den Ueberschuss eines anderen verdeckt wird. So bleiben denn Mängel leicht verborgen, Verbesserungen finden desswegen schwerer Eingang u. s. w. Beim Eisenbahnwesen insbesondere würde bei einer solchen Rechnung der Eine zu Gunsten des Anderen allzu stark belastet werden. Aus diesen Gründen ist man, wenn denn einmal den Anforderungen der Wirthschaftlichkeit und Billigkeit genügt werden soll, zum Spezifiziren genöthigt. Man trennt die Rechnung für verschiedene Linien, unterscheidet günstige und ungünstige Zeiten, ermittelt die Kosten der einzelnen Transportarten, mit einem Worte, man sucht die für die einzelnen Leistungseinheiten erforderlichen Aufwendungen für sich zu erfassen und geht in dieser Spezialisirung so weit, als es eben — praktisch ist. Denn auch hier gibt es, wie für jede wirthschaftliche Thätigkeit, eine Gränze, deren Ueberschreitung mit so viel Umständlichkeiten und Kosten verknüpft ist, dass man mit derselben vom erstrebten Ziele sich wieder weiter entfernt.

Die Berechnung dieser speziellen Selbstkosten ist leider mit grossen Schwierigkeiten verbunden, mitunter praktisch sogar, wenn nur einigermaassen genau verfahren werden soll, geradezu unmöglich.

Zunächst fällt in die Augen, dass Selbstkosten und Frequenz zu einander im Abhängigkeitsverhältnisse stehen. Mit steigender Frequenz verändern sich einzelne Kostensätze, so lange jene über eine

bestimmte Grösse nicht hinauswächst, überhaupt nicht. Man braucht etwa für den Transport von 1000, 20.000 und 100.000 Zentner nur ein Schienengeleis, erst wenn mehr als 100.000 Ztr. zu befördern sind, muss ein zweites Geleis angelegt werden, ist der Bahnhof zu erweitern, die Zahl der Beamten einiger Diensteskategorien zu vermehren u. s. w. Andere Kosten nehmen zu mit der Frequenz und zwar zum Theil in gleichem Maasse wie die letztere, zum Theil in einem geringeren Verhältnisse.

Die Frequenz hätte u. A. auch eine Rolle zu spielen bei der Ermittlung der sog. Tarifmeile (Tarifikilometer), d. h. derjenigen Länge des Schienenweges auf den verschiedenen Theilen einer Bahn, welche bei der Gebührenbemessung als Einheit anzusehen ist.

Zur Illustration für die oben aufgestellte Behauptung möge hier eine kleine Rechnung Platz finden.

Nehmen wir an, auf einer E Meilen langen Linie sei der Verkehr ein durchaus gleichmässiger und stetiger von der Art, dass alle Wagen immer voll beladen von einem Ende bis an das andere laufen können. Die beförderten Güter mögen ganz gleicher Art, die Geschwindigkeit immer eine normale sein. Nun hätten wir zu unterscheiden:

1. die Anlagekosten. Dieselben bleiben bis zu einer gewissen Gränze der Frequenzmehrung konstant. Nur bis zu dieser hin soll das Folgende gelten.

Diese Kosten sind zum Theil verausgabt für den Schienenweg als ein Ganzes, wie z. B. der Aufwand für Erlangung der Konzession. Pro Meile mögen sie sich auf a beziffern.

Die übrigen Anlagekosten sind bedingt durch die Schwierigkeiten für Erwerb, Nivellement, Bauausführung etc. der einzelnen Strecken. Sie seien für die Strecken $e_1, e_2, e_3, \dots, e_n$ pro Meile $= k_1, k_2, k_3 \dots k_n$, wobei $e_1, e_2 \dots$ gleichzeitig Symbol und Meilenzahl darstellen soll.

2. die Reparaturkosten (Abnutzung von Schienen, Schwellen, Abrutschungen u. s. w.). Dieselben sind zum Theile abhängig von der Grösse der bewegten Masse m , zum Theile von den besonderen Eigenthümlichkeiten der Strecke. Ich setze sie pro Meile $= f(m, e)$.
3. die Betriebskosten. Der eine Theil derselben ist allge-

meinerer Natur, etwa nur durch die Grösse des Transportquantums bedingt, er sei pro Meile $= \varphi(m)$; der andere ist nicht allein von der Frequenz, sondern auch von der Besonderheit der Strecke (Steigungen, Sand-, Schnee- verwehungen u. s. w.) abhängig, er sei p. M. $= \psi(m, e)$.

Sei nun der Gesamtaufwand $= E \cdot k$, wobei k die durchschnittlich auf eine Meile entfallenden Kosten bedeutet, so wäre

$$E \cdot k = e_1 [a + k_1 + f_1(m, e_1) + \varphi(m) + \psi(m, e_1)] \\ + e_2 [a + k_2 + f_2(m, e_2) + \varphi(m) + \psi(m, e_2)] + \dots$$

Setzen wir die eingeklammerten Grössenkomplexe $= c_1, c_2, c_3 \dots$, so erhalten wir

$$E \cdot k = e_1 c_1 + e_2 c_2 + e_3 c_3 + \dots$$

$$E = e_1 \frac{c_1}{k} + e_2 \frac{c_2}{k} + e_3 \frac{c_3}{k} + \dots$$

Die Grössen $e_1 \frac{c_1}{k}, e_2 \frac{c_2}{k} \dots$ geben uns je die Anzahl der Tarifmeilen an, welche die einzelnen Strecken repräsentiren. Man könnte sie darum als „reduzierte Strecken“ bezeichnen. Die wirkliche Meile in den einzelnen Strecken würde zu $\frac{c_1}{k}, \frac{c_2}{k}, \frac{c_3}{k} \dots$ Tarifmeilen gerechnet. Allgemein würde sein die i^{te} reduzierte Strecke

$$= \frac{e_i c_i E}{e_1 c_1 + e_2 c_2 + \dots e_n c_n}.$$

Hieraus geht hervor, dass die Tarifmeile keine konstante Grösse ist. Denn sie hängt einmal ab von den besonderen Herstellungskosten der Strecke, ferner vom Verhältniss dieser und der Länge der letzteren zu Kosten und Grösse der anderen Strecken, endlich aber auch von der Frachtmenge, soweit dieselbe überhaupt einen Einfluss auf die Kosten ausübt.

	Meilen	für die Masse	m_1	m_2
Sei etwa	$e_1 = 10$	ferner	$c_1 = 20$	25
	$e_2 = 20$		$c_2 = 20$	40
	$e_3 = 30$		$c_3 = 40$	65

$$E = e_1 + e_2 + e_3 = 60,$$

so würden, wenn die Masse m_1 transportirt wird, die Strecken e_1, e_2, e_3 , welche 10, 20, 30 wirkliche Meilen lang sind, $6\frac{2}{3}, 13\frac{1}{3}$ und 40 Tarifmeilen repräsentiren. Für die Masse m_2 er-

hielten wir die Zahlen 5, 16 und 39. Nun ist $\frac{k}{m}$ der Satz, welcher pro Masseneinheit auf der Tarifmeile zu entrichten ist. Wäre $m_1 = 30$, $m_2 = 60$, so wäre im ersteren Falle $\frac{k}{m} = 1$, im zweiten $= \frac{5}{6}$ und es würde sich beziffern der Frachtsatz für die wirkliche Meile

	<u>im ersten im zweiten</u>	
	<u>Falle auf</u>	
auf der Strecke	$e_1 \dots \frac{2}{3}$	$\frac{5}{12}$
„ „ „	$e_2 \dots \frac{2}{3}$	$\frac{2}{3}$
„ „ „	$e_3 \dots \frac{4}{3}$	$\frac{13}{12}$

Eine Rechnung von der angedeuteten Art wird praktisch schon durchführbar sein, wenn nur die unterstellten Voraussetzungen erfüllt werden. Doch ist letzteres nicht der Fall. Die Frequenz ist nicht allein eine schwankende, sondern es ist auch die Wagenausnutzung keine gleichmässige, wie sie angenommen wurde. Es finden ganze und theilweise Be- und Entladungen oft mit den wunderlichsten Kombinationen statt. Schwierigkeiten entstehen bisweilen auch bei Ermittlung der Anlagekosten, indem u. A. etwaiger „Gründungsschwindel“ falsche Rechnungsfaktoren liefert. Ferner ist die Bestimmung des anzuwendenden Zinsfusses nicht gerade leicht und sind bei derselben Durchschnittsrechnungen nicht zu vermeiden. Dazu kommt noch die Frage der Amortisation, welche nicht geringe Verlegenheiten bereitet. Mit Sicherheit lässt sich der für dieselbe anzusetzende Zeitraum nicht bestimmen und man muss sich eben in der Praxis mit dem begnügen, was nach menschlichem Ermessen als richtig bezeichnet werden kann, wenn es auch von der Wirklichkeit stark abweichen wird. Unsere Bahnen sind ja bekanntlich so gebaut, als ob sie viele Saekula hindurch benutzt werden müssten, und doch könnte nach einiger Zeit irgend eine neue Erfindung Lokomotiven und Schienen verdrängen.

In der Praxis freilich wird, wenn es sich um Ermittlung von Tarifmeilen handelt, bei Weitem nicht so subtil verfahren. Man nimmt dabei auf den Transport selbst gar keine Rücksicht und rechnet bei Vertheilungen sehr theuere Strecken oder einzelne

Bauten, wie Brücken, Tunnels etc. zu einem Vielfachen ihrer wirklichen Länge an.

Michaelis hat einmal die Ansicht ausgesprochen, die Tarife nach den Selbstkosten des Transportes reguliren, sei ein Hysteron-Proteron. Denn es regulirten sich umgekehrt die Selbstkosten des Transportes nach den Tarifen. Die Selbstkosten sind nämlich abhängig von der Frequenz, letztere aber ist wieder bedingt durch die Höhe des Frachtsatzes. Und eben dieser soll den Kosten angepasst werden. So scheinen wir uns denn bei dieser ganzen Rechnung in einem *circulus vitiosus* zu bewegen. Dem ist jedoch in der That nicht so. Ehe man überhaupt daran denken könnte, einen Tarif von der genannten Art aufzustellen, müsste man genügende Erfahrungen sammeln über das Verhältniss von Transportpreis zur Frequenz. Es wird sich etwa unter gegebenen Voraussetzungen finden, dass bei den Preisen $p_1, p_2, p_3 \dots$ die Frequenz je gleich $F_1, F_2, F_3 \dots$ sein wird. Die Gesamteinnahmen würden sich dann beziffern auf $E_1, E_2, E_3 \dots$ und die Gesamtkosten auf $K_1, K_2, K_3 \dots$. Nun würde man als Preis denjenigen zu wählen haben, bei welchem die entsprechenden Einnahmen gleich den zugehörigen Kosten sind.

In dem oben (S. 19) mitgetheilten Beispiele bliebe, wenn der Tarif nach den Selbstkosten geregelt werden soll, die Wahl zwischen den Sätzen 9 und 1, und zwar würde man sich aus nahe liegenden Gründen für den letzteren entscheiden.

Allerdings hat man gegen diese Berechnungsmethode eingewendet, die statistischen Erhebungen über die mit der Zeit schwankenden Selbstkosten seien jeweilig erst spät vollendet. Doch würde hier, wie erwähnt, sowohl auf grosse Genauigkeit, als auch darauf zu verzichten sein, schon in der kürzesten Frist jene Regulirung der Tarife vollständig durchzuführen.

Schon grössere Schwierigkeiten wird der Umstand bereiten, dass die Abhängigkeit zwischen Preis, Frequenz, Einnahmen und Kosten nicht bei allen Güterarten die gleiche ist. Eine Ermässigung oder Erhöhung des Frachtsatzes wird nicht bei allen die gleiche Wirkung haben. Nehmen wir an, es handele sich um die Waaren s, k und g ; es mögen deren Transportmassen bei den Preisen $t_1, t_2, t_3 \dots$ sein $= s_1, s_2, s_3 \dots, k_1, k_2, k_3 \dots$ und $g_1, g_2, g_3 \dots$ und es mögen ferner die von den einzelnen Güterarten verursachten besonderen Kosten auch durch eine besondere

Gebühr gedeckt werden, so würde wieder der Punkt zu suchen sein, wo Gleichheit zwischen Gesamteinnahmen und Gesamtkosten besteht. Wir hätten:

$$K_1 \geq t_1 k_1 + t_1 s_1 + t_1 g_1$$

$$K_2 \geq t_2 k_2 + t_2 s_2 + t_2 g_2 \text{ u. s. f.}$$

Ferner hätten wir aber auch die Kombinationen: jeweilige Gesamtkosten $\geq t_1 k_1 + t_2 s_2 + t_3 g_3$; $t_1 k_1 + t_3 s_3 + t_2 g_2$; $t_2 k_2 + t_1 s_1 + t_3 g_3$ u. s. w.

Diese Kombinationen freilich könnte man dadurch aus dem Wege räumen, dass man ein für allemal apodiktisch erklärte, es dürfe für alle Güterarten nur ein Preis angesetzt werden. Eine solche Bestimmung würde indessen den Charakter der Willkür tragen, und zwar ebenso gut, wie jene Kombinationen mehr oder weniger willkürlich sind.

Zu diesen Komplikationen treten nun noch andere hinzu, welche hervorgerufen werden durch Ungleichheit der Kosten des Transportes auf verschiedene Entfernungen hin, durch die Schwierigkeit, zeitliche Schwankungen rechnungsmässig zu erfassen u. s. w.

So hat denn auch das Eisenbahnwesen mit einem Uebelstande zu kämpfen, der in vielen anderen Fällen das mehr oder minder willkürliche Ermessen an Stelle der Rechnung setzt. Es bleibt auch hier ein kaum zu lösendes Problem, in welcher Weise die sog. „vereinigten Kosten“, welche zur Ermöglichung mehrerer Leistungen aufgewandt werden, auf letztere genau zu vertheilen sind.

Angesichts dieser Schwierigkeiten könnte man es wohl als ein Glück ansehen, dass die Praxis noch nicht so weit gekommen ist, die Tarife lediglich nach den Kosten bemessen zu wollen, und dass sie ausserdem auch keine haarscharfe Rechnung verlangt. Sie bescheidet sich mit der Verwerthung allgemeiner Anhaltspunkte, um ihre Preissätze zu bilden, wenn dieselben auch nicht gerade auf Heller und Pfennig richtig sind.

Zunächst würde bei den einzelnen Güterkategorien und Betriebszweigen zu unterscheiden sein zwischen der Gebühr für die Expedition und der für die eigentliche Beförderung.

Bei der Expedition ist in manchen Fällen eine schärfere Spezialisirung möglich, in anderen wieder muss man sich mit sehr approximativen Schätzungen begnügen. So wird natürlich

für diejenigen Güter, welche längere Zeit auf dem Bahnhofe lagern, umständliche Manipulationen und kostspielige Anstalten für Be- und Entladung erfordern etc., mehr zu zahlen sein als für andere.

Aber auch eine Steigerung der eigentlichen Transportkosten kann hervorgerufen werden durch Vergrösserung der Fahrgeschwindigkeit (vermehrte Aufsicht, stärkeres Material, grössere Abnutzung, kostspieligere Zugkraft etc.), Haftung für dem Verderb ausgesetzte Güter (Zerbrechlichkeit, vorsichtige Behandlung, bes. Schutz bei gefährlichen Gütern etc.), Gewährung grösserer Bequemlichkeit und Eleganz (Damen-, Raucher- bzw. Nichtrauchercoupée, durchgehende Wagen, Sicherung besonderer Bahnanschlüsse, Heizung, Beleuchtung etc.), durch die Nothwendigkeit, einen grösseren Wagenpark für unregelmässig aufgegebenen Frachten zu halten u. s. w.

In allen diesen Fällen ist es nicht möglich, ein mathematisch genaues Rechnungsergebniss zu erlangen, aber man wird es doch für gerechtfertigt finden, wenn für diejenigen Güter, welche grössere Kosten erfordern, auch ein höherer Frachtsatz nach praktischem Ermessen bestimmt wird.

Aber auch dieses Billigkeitsgefühl ist es nicht allein, welches sich gegen eine konsequente Durchführung des dem Zonenprinzip und dem natürlichen Systeme zu Grunde liegenden Gedankens sträubt; dazu tritt nun noch das keineswegs immer abweisbare Verlangen, die Rentabilität der Bahn zu erhöhen oder gewisse staatswirthschaftliche Zwecke zu erfüllen.

Mit Rücksicht hierauf macht ja auch der Anhänger des natürlichen Systems viele Konzessionen an die die Klassifikation beherrschende Idee. Insbesondere verwilligt er in der Praxis für gewisse Güterarten, vorzüglich Rohstoffe, einen niedrigeren Transportpreis als denjenigen, welchen er als den allgemein giltigen angenommen hat. Diese abweichenden Tarifsätze können wir unter einem Namen zusammenfassen, welcher die Ueberschrift der folgenden Abtheilung bildet.

XII.

Der Spezialtarif.

Als Spezialtarif (i. w. S.) bezeichne ich jeden Tarif, welcher für einzelne Personen, Güterarten oder konkrete Fälle Transportpreise normirt, welche von den sonst als allgemein gültig angenommenen Sätzen des General- oder Normaltarifs abweichen.

Unter Umständen kann es vorkommen, dass die „Normalklasse“ des Generaltarifs nur einen kleinen Theil der transportirten Güter umfasst, während die nicht normalen Güter, welche zu Spezial- oder Ausnahmetarifen befördert werden, den grössten Theil derselben bilden. So machten z. B. die in Artikel 45 der Reichsverfassung genannten Güter im Jahre 1873 von der gesamten aufgegebenen Frachtmenge aus:

auf der Bergisch-Märkischen Bahn	71 pCt.,
„ „ Köln-Mindener	„ 74 „
„ „ Saarbrücker	„ 86 „

Der Spezialtarif kann etwa in Anwendung kommen

1. zu allgemeinen Gunsten, wenn ganz allgemeine Bedingungen erfüllt werden, ohne dass gerade bestimmte Persönlichkeiten aus demselben Vortheil ziehen sollen. Dies geschieht, wenn
 - a. einzelne Güterarten niedriger (oder auch höher) tarifirt werden als die übrigen. In diesem Falle entsteht der Spezialtarif i. e. S., welcher schlechthin „Spezialtarif“ genannt zu werden pflegt;
 - b. Rabatte bei Aufgabe von Massen, welche ein gewisses Minimum überschreiten, oder bei regelmässiger Versendung, Verzicht auf kürzere Lieferfrist, beim

Transporte auf eine längere Entfernung u. s. w. gewährt werden. Diese Frachtrabatte oder „Partikular tarife“ sind öffentlich bekannt und werden Jedem eingeräumt, welcher sich den für ihre Gewährung zu erfüllenden Bedingungen fügt.

Der genannte Tarif kann aber auch

2. absichtlich einzelnen bezeichneten Personen zugestanden werden. Dies ist der Fall,

a. wenn Bewohnern eines Ortes oder einer Gegend, die sich in einer Nothlage befinden, eine Tarifiermässigung für Lebensmittel etc. zugebilligt wird. So bestimmt Artikel 46 der Verfassung des Deutschen Reichs: „Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, sind die Eisenbahn-Verwaltungen verpflichtet, für den Transport, namentlich von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten und Kartoffeln, zeitweise einen dem Bedürfnisse entsprechenden, von dem Kaiser auf Vorschlag des betreffenden Bundesraths-Ausschusses festzustellenden, niedrigen Spezialtarif einzuführen, welcher jedoch nicht unter den niedrigsten, auf der betreffenden Bahn für Rohprodukte geltenden Satz herabgehen darf.

Die Ermässigungen können aber auch

b. einzelnen Frachtaufgebern auf Grund besonderer mit ihnen abgeschlossener Verträge zu Gute kommen, sei es, dass jene sich verpflichten, eine bestimmte Bahnrichtung ausschliesslich zu benutzen, nicht unter einer gewissen Minimalmasse aufzugeben, oder sei für den Vertrag irgend ein anderes Motiv maassgebend gewesen. Die auf diese Weise gewährten Nachlässe von den publizirten Tarifen nennt man gewöhnlich „Refaktien“ oder „Bonifikationen“, bisweilen auch „heimliche Refaktien“.

Die „Refaktien“ sind ganz vorzüglich verpönt, und zwar aus naheliegenden Gründen. Sie öffnen der Korruption und dem Nepotismus Thor und Thür und „können die Bahn zum Tummelplatz und zur Helfershelferin der schlechtesten Konkurrenzkniffe“ machen. Ueberhaupt stehen sie mit der berechtigten Anschauung im Widerspruch, nach welcher die Bahn nicht rein privatwirth-

schaftlichen Charakters ist und alle Staatsangehörigen eine gleiche Behandlung auf derselben verlangen können.

Uebrigens kann mitunter das eigene Interesse der Bahnverwaltung dahin führen, Refaktien zu meiden, sowie etwa mancher solide Kaufmann, um den guten Ruf seines Geschäftes zu erhalten, auf einen kleinen Gewinn des Augenblicks verzichtet und keinen seiner Kunden vor dem anderen bevorzugt. Die englischen Bahnen sind nach Reitzenstein (1876 S. 57) von den Refaktien zurückgekommen, nachdem sie den Grundsatz adoptirt hatten, die Konkurrenztarife im gegenseitigen Einverständnisse zu regeln und Tarifikämpfe zu verhüten.

In anderen Ländern hat man die Refaktien gesetzlich oder konzessionsmässig verboten. In Preussen wird durch die §§ 26 und 32 des Eisenbahngesetzes die Bahngesellschaft „verpflichtet: 1) den Fracht-Tarif (sowohl für den Waaren-, als für den Personen-Transport), welcher nachher nicht ohne Zustimmung des Handelsministeriums erhöht werden darf, sowie demnächst die innerhalb der tarifmässigen Sätze vorgenommenen Aenderungen, und zwar im Falle einer Erhöhung früher ermässigter Sätze sechs Wochen vor Anwendung derselben, der Regierung anzuzeigen und öffentlich bekannt zu machen; auch 2) für die angenommenen Sätze alle zur Fortschaffung aufgegebenen Waaren, deren Transport polizeilich zulässig ist, ohne Unterschied der Interessenten zu befördern.“ Diese und andere hierher gehörige Bestimmungen sollen jedoch vielfach umgangen worden und desswegen es auch Spediteuren möglich gewesen sein, nur für die Erlaubniss, ihren Stempel auf die Frachtbriefe anderer Verloader aufdrücken zu dürfen, eine Summe zu zahlen. So berichtete vor einigen Wochen die Nordd. Allg. Ztg., es habe, wie eine kürzlich stattgehabte Untersuchung ergeben, eine grosse Eisenbahngesellschaft einzelnen Handelsfirmen für den Fall der Leitung von Transporten in bestimmten Verkehrsrichtungen über ihre Strecke, anstatt über eine Wettbewerbstrecke, Begünstigungen durch Frachtbonifikationen zugesichert und gewährt. Der Handelsminister sei sofort unter Androhung nachdrücklicher Zwangsmaassregeln gegen dieses ungesetzliche Verfahren eingeschritten. Das Vorkommniss sei um so bedenklicher, als die Begründung der Handlungsweise der Eisenbahngesellschaft durch Berufung darauf entschuldigt werde, dass gleiche Gesetzwidrigkeiten verübt würden, welche Behauptung

nach dem bisherigen Verlauf der Untersuchung nur zu sehr als zutreffend erscheine.

Ob Frachtermässigungen eine zweckmässige Form der Unterstützung einer Noth leidenden Bevölkerung sei, will ich hier nicht weiter erörtern. Dagegen möge nicht unerwähnt bleiben, dass eine dahin gehende Anforderung an Privatbahnen, wenn sie nicht etwa von vorn herein gesetzlich oder konzessionsmässig begründet ist, sondern einfach nachträglich gestellt wird, in ihrer Wirkung einer einseitigen Besteuerung gleichkommt.

Ueber die Zulässigkeit von Frachtrabatten ist man getheilter Meinung, was wohl im Wesentlichen daher rührt, dass man verschiedene Bedingungen im Auge hat, unter welchen solche Rabatte gewährt werden. Der Eine denkt an die Begünstigung der vollen Wagenladungen gegenüber dem Stückgut, der Andere befürchtet, es solle dann eine Prämie gezahlt werden, wenn ein Verfrachter nachweise, dass er im Verlaufe einer gewissen Zeit mehr als ein bestimmtes Minimalgewicht aufgegeben habe. Ist letzteres der Fall, dann freilich liegt die Gefahr der Ausartung in Refaktien sehr nahe und ist dem Unterschleife der Weg geebnet, ohne dass eigentlich der Bahn ein Gewinn erwächst.

Bilinski (S. 12) wendet gegen die Frachtrabatte ein, sie brächten in die ohnehin kaleidoskopisch gestalteten Tarife eine noch grössere Mannigfaltigkeit, ein Nachtheil, welcher übrigens keine praktische Bedeutung hat. Die Unterscheidung zwischen Wagenraum- und Kollo-Tarif ist in dieser Hinsicht wirklich unbedenklich. Ebenso würde gerade noch keine Verwirrung oder sonderliche Schwierigkeit entstehen, wenn dafür, dass regelmässig gleiche Frachtmengen aufgegeben werden, eine Prämie in Aussicht gestellt wird.

Ueber Wesen und Bedeutung der Spezialtarife i. e. S. will ich mich hier nicht weiter verbreiten. Sie werden in der nun folgenden Besprechung der Klassifikation ihre Würdigung finden

XIII.

Der Klassifikationstarif.

Was der Spezialtarif nur für einzelne Güterarten verlangt, das fordert der konsequente Klassifikationstarif prinzipiell für alle Transporte. Derselbe will nicht ohne Weiteres alle Artikel schablonenmässig gleich behandelt wissen, sondern es soll sich die Tarifierung jeweilig nach den für sie maassgebenden Bedingungen richten, welche nicht gerade überall die gleichen sind. Denn der Klassifikationstarif geht von dem Bestreben aus, die Frachtsatz entweder nach ihren Wirkungen auf die Rentabilität oder, was übrigens praktisch von keiner grossen Bedeutung ist, so zu bemessen, dass die zu versendenden Güter nur nach Maassgabe der Selbstkosten belastet werden. Im ersteren Falle würde durch die Transportkosten nur die Minimalgränze bedingt werden, welche bei etwaigen Tarifänderungen nicht überschritten werden dürfte.

Für die Klassifizierung können alle möglichen Motive in Betracht kommen, wie Regelmässigkeit, Massenhaftigkeit der Versendung, Entbehrlichkeit, Kostspieligkeit der transportirten Güter, drohende Konkurrenz u. dergl. Würden etwa Erze Tag für Tag aufgegeben werden, währenddem Holz nur stossweise zur Versendung gelangt, so würden erstere zu einem geringeren Satze verfrachtet werden können als das letztere. Für Kohlen, welche in vielen Tausenden von Zentnern zu befördern sind, wäre weniger zu zahlen als für Brucheisen oder wollene Socken, welche gelegentlich einmal, einige Zentner schwer, aufgegeben werden. Das natürliche System hat dem Unterschiede in der Frachtmenge zwar auch Rechnung getragen, doch ist es dem Anhänger der Klassifikation nicht konsequent genug. Insbesondere tadelt der letztere,

dass nicht zwischen verschiedenen Güterarten unterschieden wird, dass Gold prinzipiell ebenso hoch tarifirt werden soll wie die Kartoffel, trotzdem, dass ersteres viel leichter einen höheren Frachtsatz ertragen könne, als die letztere.

Bei Bemessung des rentabelsten Frachtsatzes werden im Allgemeinen auch Entbehrlichkeit und Kostbarkeit der Güter eine Rolle zu spielen haben. Mit Rücksicht hierauf hat man den Klassifikationstarif schlechthin auch Werthtarif genannt. Doch ist aus den oben erwähnten Gründen dieser „Werth der Güter“ allein nicht maassgebend, da ja auch Regelmässigkeit und Massenhaftigkeit der Versendung etc. mit in Betracht zu kommen haben. Auch zwingen bisweilen bei einer oder der anderen Güterart, welche man unter anderen Umständen hoch tarifiren könnte, Konkurrenzrücksichten zu Ermässigungen, ohne die auf Fracht gar nicht zu hoffen wäre.

Uebrigens wird auch bei dem Personenverkehr klassifizirt, ohne dass hier von einem „Werthe“ die Rede sein kann. Man klassifizirt nach Alter, Stand, Beruf, ökonomischer Lage u. s. w., indem man besondere Billete für Kinder, Auswanderer, Schüler, Militärpersonen etc. ausgibt.

Einige Schwierigkeiten bereitet nun das Problem, wie der für die Tarifrung zu benutzende „Werth“ und überhaupt wie die für letzteren zu berücksichtigenden Faktoren zu erfassen seien. So wurde von der E.-K. die Frage gestellt:

Erscheint es zulässig oder empfehlenswerth, als für die Tarifrung maassgebend anzusehen:

den Werth des Gutes,

die allgemeine wirthschaftliche Bedeutung desselben,

die Stufe der Produktion, in welcher sich das zu transportirende Gut befindet,

die Bezugs-, bzw. Versendungsmöglichkeit?

Hat eine derartige Rücksichtnahme ausschliesslich bei Beförderung von Gütern in grösseren Mengen oder auch bei Einzelsendungen einzutreten?

Ist der Produktionswerth

der gemeine Werth,

der Handelswerth am Bezugs- resp. Aufgabsorte,

der Handelswerth am Lieferungs- resp. Bestimmungsorte?

Diese Fragen sind im grossen Ganzen in wenig befriedigender Weise beantwortet worden, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil man gewöhnlich an die in erster Linie zu lösende Frage nicht dachte, zu welchem Zwecke überhaupt klassifizirt werden solle. Dürfen die Bahnen dem höchsten Gewinne nachstreben und ist Konkurrenz im Transportwesen vorhanden, so wird man sich an Doktorfragen nicht viel kehren und am allerwenigsten das Gebiet der mannigfaltigen und oft so spitzfindig-konfusen Werththeorien betreten. Einen richtigen Prüfstein für die Tarification wird eben, wie Regierungsrath Jonas treffend bemerkte, immer die Erfahrung bilden müssen. So kann allerdings die Stufe der Produktion, in welcher sich das zu transportirende Gut befindet, ein „Anzeichen davon sein, dass das Gut zu einem höheren Geschäfts- und Produktionsgewinn führe“, doch ist dies nicht immer der Fall und ausserdem, wenn dem auch so sein sollte, ist deswegen nicht immer eine höhere Bemessung des Frachtsatzes angingig. Auf der North Eastern wurde, wie Cohn (II. S. 435) mittheilt, das Eisenerz, je nachdem es zu Schmelz- oder zu Puddelzwecken geeignet war, zu verschiedenen Sätzen befördert, weil das Eine in zwanzigmal so grossen Quantitäten in Betracht kam, als das Andere. Der Satz für Garn von Glasgow nach London ist 40 sh. per Tonne, andere Güter derselben Klasse zahlen 70 sh. Zu dieser Erniedrigung um 30 sh. zwang eben die Seeschiffahrt, welche Garn aus Leith nach London verbringt. In diesen Fällen war es der Gesichtspunkt der Rentabilität, welcher zur genannten Klassifizierung Veranlassung gab; in Artikel 45 der Verfassung des Deutschen Reichs ist dagegen die Rede von einem dem Bedürfniss der Landwirthschaft und Industrie entsprechenden ermässigten Tarif, welcher für gewisse Artikel gewährt werden soll.

Ihre heutige bunte Mannigfaltigkeit hat die Tarification allmählich mit der Ausbreitung der Eisenbahnen und der Ausbildung eines lebhafteren intensiveren Verkehrs erlangt. Und gerade aus dieser historischen Entwicklung leiten die Anhänger der Klassifikation deren Nothwendigkeit und Berechtigung her. Die Macht der Thatsachen heisst es, habe allmählich zu einer Abstufung der Tarife geführt. Diese Abstufung sei nicht einseitig von den Eisenbahnen veranlasst worden, sondern sie sei hervorgerufen worden durch zahllose Anträge und Bedürfnisse der Landwirthschaft, der Industrie und des Handels nach Ermässigung der

Frachtsätze für bestimmte Güter. Diesen hätten denn die Eisenbahnen in ihrem eigenen und im allgemeinen Interesse entsprochen.

So, sagt Böhmert (III. S. 5), „hatte sich der Klassifikationstarif gebildet auf dem praktischen Boden der Bedürfnisse des Publikums und der Sorge für eine angemessene Verzinsung.“

Auch ist das Prinzip der Klassifikation nicht gerade für die Eisenbahnen neu aufgestellt worden. Es ist auch schon früher bei anderen Kommunikationsmitteln, insbesondere auf Wasserwegen zur Anwendung gekommen. So wollte Ad. Smith für Luxuswagen, Kutschen u. s. w. das Wegegeld höher angesetzt wissen, als für Lastwagen, um hierdurch den Transport der schweren Güter nach allen Gegenden des Landes verwohlfeilern zu können.

Auf einigen Kanälen wurden in England ungleiche Frachtsätze für verschiedene Güterarten erhoben.

„Eine Akte aus dem Jahre 1820 bestimmte, die Kanalzölle sollen höchstens betragen:

$\frac{1}{2}$ d.	pr.	ton	pr.	mile	für Kohle und Dünger,
$1\frac{1}{2}$	„	„	„	„	„ Weizen,
$2\frac{1}{2}$	„	„	„	„	„ Wolle,
3	„	„	„	„	„ Tuch.“

(Cohn II. S. 477.)

Und heute wird selbst von der Post, die ihre Transportpreise sehr generell bemisst, die Klassifizierung keineswegs vollständig ausgeschlossen. Drucksachen werden zu einem anderen Preise befördert als Briefe, und zwar im Wesentlichen wohl nur deshalb, weil sie nicht ebenso hohe Transportkosten vertragen können wie die letzteren.

A. Die Gründe, welche man gegen den Klassifikationstarif vorgebracht hat,

sind nur zu einem kleineren Theile als stichhaltig anzuerkennen und auch diese sind nicht gerade ausreichend, um überhaupt jede Klassifizierung, sei es vom Staats-, sei es vom privatwirthschaftlichen Gesichtspunkte aus, vollständig verwerfen zu können.

1. Der Klassifikationstarif ist allzukompliziert und darum nicht übersichtlich.

Man hat, wenn man diesen Einwand erhebt, immer eine grössere Zahl von Klassen im Auge und denkt insbesondere daran, dass diese Zahl noch wachsen und mannigfaltiger werden müsse, wenn der Verkehr sich über ein grösseres Gebiet erstreckt und zu Verbandstarifen Veranlassung gibt. So meint Trommer (Annalen, 1875, S. 571): „Jeder Tarif, nach diesem System, ist unverrückbar an einen gewissen Verkehrskreis geknüpft und würde bei einer Verallgemeinerung eine verständnisslose, die Verkehrsverhältnisse auf den Kopf stellende Plage werden. Daher müssen die Anhänger des Klassifikationssystems sich offen als Lokalpolitiker erklären und soviel Tarife mit veränderten Klassifikationsbasen zulassen, als es verschiedene Wirthschaftskreise gibt.“

Im deutschen Eisenbahnwesen hat sich allerdings eine grosse Mannigfaltigkeit der Frachtsätze herausgebildet, so dass man sich veranlasst sah, von einem „Tarifchaos“ oder einem „Tarifgalimathias“ zu reden. Auch im Kommissionsberichte für die Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom Jahre 1871 wird gesprochen von einer solchen „Verworrenheit, dass es selbst geübten Expedienten schwer fällt, den vortheilhaftesten Kartirungsmodus zu ermitteln, und dass zahlreiche Irrthümer unvermeidlich werden, welche Missstimmung und Reklamationen von Seiten der Parteien und endlose Korrespondenzen zwischen den Direktionen, den Oberbeamten und den Oberrechnungsstellen nach sich ziehen.“

Je detaillirter die Klassifizierung ist, um so grösser freilich werden die gerügten Uebelstände. Es werden die Kosten der Verrechnung und der Expedition wachsen, mehr falsche Frachtberechnungen und unnöthige Schreibereien vorkommen, welche nicht allein Zeit und Kraft absorbiren und Kosten verursachen, sondern auch eine nie versiegende Quelle für Misshelligkeiten, Unmuth und Unredlichkeiten und darum auch für eine weniger vollkommene Erledigung des Dienstes bilden.

Hiermit wird jedoch das natürliche System noch nicht gerade unvermeidlich, sondern man würde sich allenfalls mit der Bildung einer kleineren Zahl von Klassen bescheiden müssen, in welche die verschiedenen Güter je nach ihrer Bedeutung für die Rentabilität etc. einzureihen wären. Die Güter je einer Klasse

würden dann zu gleichem Frachtsatze gefahren, ebenso alle übrigen Artikel, die nicht besonders aufgeführt sind und zusammen in eine sog. „Normalklasse“ verwiesen werden.

Mit Rücksicht hierauf meint auch E. Sax (S. 32 V.-J.-Schr.): „Mit der Menge und Vielfältigkeit der Frachtgüter, mit der Zunahme der Bahnlinien wächst die Komplikation der Tarife und drängt sich andererseits der ökonomische Vortheil einer thunlichsten Vereinfachung der Frachtverkehrsnormen und Manipulationen von selbst auf. Bei Kulmination der Verkehrsdichte kann dieser Vortheil sogar einen gewissen Entgang von Frachteinnahmen aufwiegen und sind einmal die Dinge so weit gediehen, dann kann die Eisenbahnökonomie, wenn die vorerwähnten Voraussetzungen sich hiermit vereinigen, sagen: Jetzt ist es angezeigt, resp. geboten, den Werthtarif fallen zu lassen.“

Unter diesen Voraussetzungen ist als gewichtigste die zu nennen, nach welcher mit zunehmender Dichtigkeit des Verkehrs die Massengüter, also die für diese angesetzten unteren Frachtklassen fortwährend eine grössere finanzielle Bedeutung erlangten und bei sehr intensivem Verkehre demnach die Einnahme aus den hochwerthigen Einzelgütern zuletzt derart untergeordneter und nebensächlicher Natur werde, dass auf das Surplus des betreffenden Erträgnisses verzichtet werden könne, wenn triftige Gründe für eine dies bedingende Aenderung des Tarifwesens sprächen. —

Aus dem gleichen Grunde ist auch der Vorwurf von nur relativer Bedeutung,

2. die Klassifikation bedrohe die Stetigkeit der Produktion und des Handels,

weil sie häufige Aenderungen der Tarifsätze je nach dem beweglichen Stande des Marktes bedinge und bisweilen selbst Ermässigungen mit zeitweisem Verluste gestatte, um sich Transporte in der Hoffnung zu erhalten, die erlittene Einbusse in einer späteren besseren Zeit wieder ausgleichen zu können.

Aus den oben (S. 24 und 147) schon angegebenen Gründen ist das angeführte Argument nur von relativer Bedeutung. Unter Umständen kann es sogar vollständig unstichhaltig werden, sobald es gelingt, die Mannigfaltigkeit und Veränderlichkeit der Frachtsätze innerhalb der Grenzen volkswirtschaftlicher Angemessenheit zu erhalten. Hierzu bedarf es aber des natürlichen

Systemes nicht, welches mit übermässiger Konsequenz das Kind mit dem Bade ausschütten würde. —

So lässt sich denn auch der Gefahr,

3. dass diese Art der Tarifrung das geschäftliche Risiko erhöhe,

indem die Unsicherheit ganz vorzüglich dadurch gefördert werde, dass die steten Deklassifizierungen nicht Allen bekannt seien, sehr leicht vorbeugen. U. A. dürfte schon die Vorschrift einer bestimmten Art der Publikation, sowie die Festsetzung einer genügend langen Ankündigungsfrist für vorzunehmende Aenderungen in der Regel sich als ausreichend erweisen. —

Es ist schon häufig besonders betont worden, dass die

4. Schwierigkeit der Einschätzung der Güter in die verschiedenen Frachtklassen

grosse Uebelstände im Gefolge habe und vorzüglich zu Streitigkeiten und zur Korruption Veranlassung gebe. So meint Trommer (Annalen 1875, S. 571), „in der Güterklassifikation liegt die Möglichkeit zahlloser Umgehungen der Tarifvorschriften. Namentlich gilt dies von den, jeden Tag in neuen Formen und unter neuen Namen auftretenden chemischen Rohprodukten und Erzeugnissen verschiedenster Bestimmung. Dasselbe Ding wird z. B. verschieden hoch taxirt, je nachdem es als Düngmittel oder zur Erzeugung von Fabrikaten verwendet wird, hat zwar auch leise Unterschiede, die sich aber meist auf das papierne Zeugnis beschränken, weil man eben keine Chemiker auf den Güterböden halten wird, diese überdies nicht die Zeit fänden, zu analysiren und zu klassifiziren.“

Dass derartige Schwierigkeiten eintreten können, lässt sich nicht in Abrede stellen. Es komme, theilte ein Sachverständiger, Meschmann, vor der E.-K. mit, allerdings viel Falsches vor, besonders im Kleinverkehr, wo man wisse, dass nicht nachgewogen werde, würde nicht selten unrichtig deklariert. Doch sei dies nicht von erheblicher Bedeutung.

Ein gewandter Güterexpedient, meinte ein anderer Sachverständiger, Stadlinger, werde die zur Auslieferung gelangenden Güter schon aus den Signaturen der in Frage kommenden Handlungsfirmen kennen und aus denselben sich auch zurecht finden.

Jedenfalls hängen die gerügten Uebelstände von der Art der

Klassenbildung auf der einen und von der Organisation der Verwaltung und Kontrolle auf der anderen Seite ab. Unstreitig aber lassen sie sich, zumal neue Formen und Namen, von denen Trommer etwas hyperbolisch spricht, nicht gerade jeden Tag auftreten werden, auf ein geringes Maass reduzieren. Die Klassifizierung kann allenfalls eine so einfache und leicht verständliche sein, dass vorkommende Streitigkeiten in Wirklichkeit von geringem Belang sind und Bestechungsversuche nur selten unternommen werden, weil sie — zumal wenn der Beamtenstand an und für sich ein vorzüglicher ist — wenig Aussicht auf Erfolg haben.

Uebrigens kann ja, wie bereits oben (S. 115) erwähnt, auch das natürliche System der Praxis mit nicht geringen Gefahren in der erwähnten Beziehung verknüpft sein. Aus diesem Grunde sind auch aprioristische Behauptungen von der Art, wie sie leider nur zu häufig aufgestellt werden, durchaus zu verwerfen. —

Nicht Unrecht dagegen hat man, wenn man annimmt,

5. eine richtige Klassifikation sei mit grossen Schwierigkeiten verknüpft

und für manche Klassifikationen der Wirklichkeit sei in Folge dessen „gar kein anderer Grund als ein ganz willkürliches Dafürhalten aufzufinden“ (Perrot).

Al. Meyer sprach auf dem 14. volkswirtschaftlichen Kongresse die Ansicht aus, jeder einzelne Artikel müsste jeweilig so tarifirt werden, dass er den grösst-möglichen Gewinn ergebe. Nun frage es sich, ob ein Eisenbahn-Direktor im Stande sei, diesem Grundsatz gemäss zu leben. Der einzelne Kaufmann, welcher vielleicht nur wenige Artikel führe, sei dennoch gezwungen, seine ganze geistige Kraft, seine ganze Thätigkeit dem Studium der Konjunkturen zu widmen, die über diesem Artikel walteten. Es gehöre die ganze Kraft eines Mannes dazu, sein Geschäft durch und durch zu kennen, und wenn das bisherige System der Tarifklassifikation eine Wahrheit sei und eine Wohlthat für das Land sein solle, so müsse jeder Eisenbahn-Direktor im Stande sein, die Lage der Konjunkturen jedes einzelnen Artikels so gründlich zu kennen, dass er genau wisse, ob er durch die Tarifierabsetzung, welche diesen oder jenen Artikel, Roh- oder Hilfsstoff auf dieser oder jener Route treffe, der gesamten vaterländischen Industrie

einen höheren Aufschwung zu geben vermöge, so dass die Eisenbahn von dieser Tarifierung wiederum weiteren Gewinn ziehe. Ueberall in Deutschland wie in Oesterreich tönten in den Zeitungen, den Berichten der Handelskammern die lebhaftesten Klagen wieder über das mangelhafte Verständniss einzelner Eisenbahndirektoren hinsichtlich des Gedeihens des heimischen Handels und der heimischen Industrie.

Eine dem Werthe der Waaren genau entsprechende Klassifizierung bezeichnet Bilinski für ganz unmöglich (S. 7). Denn, führt Prof. Richter vor der E.-K. aus, keine Eisenbahn sei in der Lage, den Werth des Gutes zu bemessen. Wenn man den Werth des Gutes einstelle, so sei dies nichts weiter als ein gewisses Greifen nach dem Gefühle. Der Werth eines Gutes sei eben zeitlich und örtlich schwankend. Ferner seien die Eisenbahnen nicht im Stande zu beurtheilen, in welcher Stufe der Produktion sich ein Gut befinde, da manche Waare je nach den Zwecken, zu welchen sie verwandt werden solle, sowohl Rohstoff oder Halbfabrikat als auch fertiges Produkt sein könne.

Endlich soll es aber nach Richter auch nicht angängig sein, die allgemein wirthschaftliche Bedeutung eines Gutes der Tarifierung zu Grunde zu legen. Denn dieselbe sei nicht überall die gleiche. So habe z. B. die Steinkohle eine andere Bedeutung in Industriebezirken als in waldreichen Ackerbaugenden. Wolle man diese wirthschaftliche Bedeutung berücksichtigen, so werde eine einheitliche Klassifikation unmöglich, auch würde der Tarif ein schwankender sein, weil jene Bedeutung sich ändere mit der jedesmaligen Konjunktur.

Bei der Klassifizierung, wird in der Schrift: „Zur Tarifreform“. Von L. v. K. S. 11 bemerkt, komme es gerade auf den von dem Verwendungszwecke des Gutes abhängigen Werth an. „Dieser Werth, der mit dem von ganz anderen Faktoren abhängigen Marktpreise keinerlei Beziehung hat, ist aber ein weder eisenbahntechnisch, noch überhaupt fassbares Moment, da es Geheimniss der Transport-Interessenten ist, welchen Werth irgend ein Gut für ihre Zwecke hat.

Es ist aber auch noch der Werth der Verwendung, den ein und dasselbe Frachtobjekt bei verschiedenartigen Produktionszweigen findet, ein so wesentlich verschiedener, dass, wenn über-

haupt von Werthtarifen die Rede sein soll, dieses Moment das allein maassgebende sein müsste.

Kalksteine, Kalkspath finden Verwendung bei der Eisenfabrikation, bei der Porzellan-, Glas-, auch bei der Zuckerzeugung; wie verschiedenartig ist aber der Nutzeffekt, welchen der genannte Stein im Gange dieser Produktionszweige auf den Erzeugungsprozess der an und für sich sehr ungleichmässig bewertheten Schlussprodukte ausübt.

Kohle ist gewiss ein für jede Industrie nothwendiger und brauchbarer Hilfsstoff; wie verschiedenartig ist aber der Verwendungswerth der Kohle, wenn solche in einer mechanischen Weberei zur Erzeugung der Betriebskraft, oder aber bei einer Eisenhütte zum Schmelzprozesse dient.

Bei sonst gleichem jährlichen Gesamtwert der Schlussprodukte wird die mechanische Weberei ein viel geringeres Verbrauchsquantum von Kohle aufzuweisen haben, als die Eisenschmelze, folglich repräsentirt die Kohle im Entgegenhalte zu dem mit ihrer Hilfe erzielten Produktionsschlusswerthe bei der mechanischen Weberei einen viel höheren relativen Werth — beziehungsweise Verwerthungswerth — als bei der Eisenschmelze.

Mit Rücksicht auf diese Thatsache können wir aber auch behaupten, dass die mechanische Weberei, in deren Betriebe die Kohlenkosten nur eine verhältnissmässig untergeordnete Rolle gegenüber den resultirenden Werthsummen der Gesamtproduktion darstellen, eine durch die Frachterhöhung bewerkstelligte Steigerung der Kohlenpreise dort kaum empfinden wird, wo die Eisenschmelze eben bei dem hohen Prozentsatze, den die Kohle bei ihrem Produktionszweige beansprucht, tödtlich getroffen würde.

Wir könnten als weiteres Beispiel den Verwerthungswerth der Thonerde bei der Töpferei und Thonwaarenfabrikation einerseits und dem Glashüttenbetriebe anderseits anführen, in welcher letzterem sie zur Herstellung der Schmelzhäfen verwendet, gleichwohl wie bei sonst geringem Bedarfe doch unerlässlichlicher Hilfsstoff ist.

Es ist leicht erklärlich, dass für eine Thonwaarenfabrik, welche jährlich vielleicht 100.000 Ztr. verbraucht, schon ein geringer Frachtaufschlag für Thonerde empfindlich sein muss, während eine benachbarte Glasfabrik, welche im Jahre bei einem

Verbrauche von vielleicht 500 Zentner Thonerde einen grösseren Gesamtwert an Schlussprodukten erzeugt, selbst die Einreihung der Thonerde in die höchste Tarifklasse, jene für Seidenwaaren, ohne eine Krisis verwinden wird.

Und so dient jede Sache nicht einem einseitigen Zwecke, sondern so vielen, und in einer jeden Verwendungsart ist die Bedeutung, der Verwerthungswert ein und desselben Frachtobjektes so wesentlich verschieden, dass es unbedingt als arge Täuschung angesehen werden muss, wenn die Tarifkonstruktoren durch diesen oder jenen nach dem Marktpreise eines Gutes bemessenen Frachtsatz diese äusserst komplizierten unerforschlichen Verhältnisse richtig zum Ausdrucke bringen wollen“.

Es scheint mir, als ob man hier von der Klassifikation überhaupt ein wenig zu viel verlange, wenn man fordert, sie solle der Verwendung und Bedeutung einer jeden einzelnen Waare in jedem konkreten Falle nachspüren. Dies ist eben schlechterdings unmöglich und auch gar nicht nöthig. Hier handelt es sich ebenso wie bei einer etwaigen Tarifierung nach den Selbstkosten mehr um grosse Gesichtspunkte als um kleinliche Details, sowie um Erfahrungen, die im Bahnbetriebe selber gesammelt worden sind, nicht aber darum, wie hoch etwa ein Versender seine Waare schätzt. Kommen Steinkohlen in Massen zur Versendung und würde eine kleine Tarifiermässigung den Transport derselben ganz bedeutend steigern, so würde keine lange Untersuchung darüber angestellt werden, welche Stückchen Kohle zur Weberei, welche zum Hüttenbetriebe verwendet werden. Der praktische Eisenbahnfachmann sagt sich dann, dass eine solche Unterscheidung in der Regel eine ganz müssige und selten mit Erfolg durchführbare sein werde. Er lässt darum den Einen, welcher etwa nur 2000 Zentner bezieht, an dem Vortheile partizipiren, welcher dem Anderen zu Gute kommt, der ihrer Hunderttausende braucht.

Allerdings würde es, wie oft angeführt wird, sehr schwierig oder vielmehr unmöglich sein, die Frachtsätze den jeweiligen rasch veränderlichen Verhältnissen anzupassen und ununterbrochen die schwankenden Handelskonjunktoren zu verfolgen, um dieselben bei der Tarifierung zu berücksichtigen. Hiervon dürfte aber auch gar keine Rede sein, da aus den oben erwähnten Gründen plötzliche und allzu häufige Tarifänderungen auszuschliessen sind. —

Man hat auch gegen die Klassifikation eingewandt,

6. sie erschwere die Bildung von Wagenladungen.

Dies würde sich natürlich nur beziehen können auf diejenigen Güter, welche nicht in vollen Wagenladungen aufgegeben werden, also die Stückgüter. Hiergegen bemerkt Reitzenstein (1874 S. 26), dieser Einwurf erledige sich von selbst, sobald das Zusammenladen verschieden tarificirter Güter gestattet werde. Dann werde auch bei der Klassifikation eine Einschlebung des Spediteurs stattfinden können. Am Einfachsten freilich würde sich die Sache in dem Falle gestalten, wenn die Bahnverwaltung die Arbeit des Spediteurs, die Güter zu sammeln und zu verladen in die eigene Hand nimmt. In wie fern dann Schwierigkeiten in der Bildung voller Wagenladungen entstehen sollten, ist eigentlich gar nicht abzusehen. —

Einen Hauptschlag gegen den Klassifikations- oder Werthtarif glaubt man bisweilen damit zu führen, dass man behauptet,

7. der Werth der Güter habe keinen Einfluss auf die Kosten der Transportleistung,

für letztere sei das Moment des Werthes gleichgiltig (Beschluss des 14. volkswirtschaftlichen Kongresses). Der letztere gehe ja die Eisenbahnen gar nichts an. Diese verkauften oder vermieteten nur ihre Leistungen und es könne für sie irrelevant sein, wie viel Gewinn der Käufer oder Miether erziele! („Zur Tarifrage“ in der Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen von 1875, S. 977).

So ganz allgemein ausgesprochen ist die erwähnte Behauptung nun doch nicht zutreffend. Unter sonst gleichen Umständen werden sehr kostbare Waaren eine vorsichtigere Behandlung erheischen als weniger werthvolle Güter. Und wenn letztere, wie dies ja auch im Allgemeinen der Fall ist, in weit grösseren Mengen zur Beförderung kommen als erstere, so ermässigen sie die Kosten pro Volum- oder Gewichtseinheit in höherem Grade als diese.

Aber auch hiervon vollständig abgesehen, hat der genannte, gegen das Klassifikationssystem erhobene Einwand wenigstens so lange keine Bedeutung, als man überhaupt nicht daran denkt, die Tarifsätze den Transportkosten anzupassen und auf jeden Ueberschuss über die letzteren zu verzichten. —

Nach Regierungsrath d'Avi's (Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1870 No. 26) wäre

8. für fertige Fabrikate ebenso gut eine Ermässigung des Transportpreises am Platze wie für Rohstoffe.

Er bezeichnet es für eine Selbsttäuschung, welche nur durch das grössere Quantum und die grössere Konzentration der Rohstoffe gegenüber den nach allen Seiten hin in kleineren Partien sich zerstreuenden Fabrikaten hervorgerufen werde, zu glauben, dass auf möglichst niedrige Tarife für Massengüter im Interesse billiger Güterproduktion das Hauptgewicht zu legen sei. Die Industrie, wenn sie sich entwickeln und mit der ausländischen Produktion konkurriren solle, müsse billige Preise für das fertige Produkt stellen können und erstrebe daher überall eine immer weiter gehende Verminderung der Produktionskosten. In welchem Theile der Produktionskosten und auf welcher Stufe der Produktion sie diese Verminderung erreiche, ob an den Tagelöhnen oder an den Transportkosten, ob an den Schiffsfrachten oder den Bahnfrachten, ob auf der ersten Produktionsstufe an den Frachten für die Rohstoffe oder auf der letzten Produktionsstufe an den Frachten für die fertigen Produkte, könne ihr vollständig gleichgiltig sein (S. 434).

Diese Schlussfolgerung dürfte jedoch aus verschiedenen bereits oben angeführten Gründen sich nicht als zutreffend erweisen. Sie „wäre“, wie schon E. Sax (Vierteljahrsschrift, 1874 S. 16) ganz richtig bemerkt hat, „nur unter einer Voraussetzung haltbar, die von den Verhältnissen der Wirklichkeit gänzlich abstrahirt. Sie setzt eine völlige Gleichartigkeit aller Produktion, sowohl nach Richtung als nach Ausdehnung des Rohstoff-Bezuges, gleichwie des Produkten-Absatzes voraus, von der thatsächlich das gerade Gegentheil herrscht. Das einfachste Beispiel, nämlich den Wegfall des Transportes für die fertigen Produkte, also den Absatz am Erzeugungsorte angenommen, genügt, um das Unzutreffende der gedachten Behauptung zu kennzeichnen. In diesem Falle hängt der Preis der Produkte, soweit die Transportkosten in's Spiel kommen, lediglich von der Höhe der Frachten für den Rohstoff ab. Aber nehmen wir den Fall einer Industrie, bei welcher aus einer gegebenen Menge Rohstoff der Gewichtsmenge nach die Hälfte an Fabrikat erzeugt wird, Fabrikat und Rohstoff aber an spezifischem Gewichte einander derart nahe kommen, dass bei Wegfall der Werthtarifirung der gleiche Frachtsatz einträte. Der Rohstoff werde auf 20 Meilen zugeführt; aus 100 Gewichts-

einheiten desselben werden 50 Gewichtseinheiten Fabrikat hergestellt. Angenommen nun, die Fracht für die Gewichtseinheit Rohstoff betrage 1 Pf. pro Meile, die Fracht für das Fabrikat 2 Pf. pro Meile und der Verkehrswerth des Produktes sei ein derartiger, dass 30 Mark an Gesamtfracht aufgewendet werden können, so wird das Fabrikat, d. h. die 50 Gewichtseinheiten desselben, auf 10 Meilen absatzfähig sein. Wenn dagegen bei gleicher Gesamtfrachtziffer Rohprodukt und Fabrikat durchschnittlich tarifirt wären, also mit 1,5 Pf. pro Meile und Gewichtseinheit, so würden die 30 M. schon für die Fracht des Rohproduktes aufgehen und das Fabrikat wäre nur in loco absatzfähig“.

d'Avis hält ferner den dem Werthtarif zu Grunde liegenden Gedanken, die kostbaren Güter könnten einen höheren Frachtsatz leichter ertragen, überhaupt für unrichtig. „Als Güter von hohem Werthe“, meint er a. a. O., „stellen sich diejenigen dar, deren Herstellung grosse Umformungs- oder grosse Transportarbeiten erfordert, viele Umformungs- oder viele Transportkosten verursacht hat, als Güter von geringem Werthe aber diejenigen, deren Beschaffung nur geringe Umformungs- und geringe Transportkosten veranlasste. Kann man da wirklich noch mit den Anhängern unserer dermaligen Tarifrungsweise sagen, dass Güter von hohem Werthe, weil sie bereits viele Transportkosten verursacht haben, bei einem ferneren Transporte auch mit hohen Transportkosten belastet werden, Güter von geringem Werthe aber, weil sie bis dahin noch keine oder nur geringe Transportkosten veranlasst haben, auch für die Folge keine hohe Transportkosten vertragen können? — oder möchte man nicht eher der umgekehrten Ansicht sich hinneigen? wenn einmal die Belastungsfähigkeit der Güter in Frage kommt, können geringwerthige Güter namhaft gemacht werden, die den hochwerthigen mindestens nicht nachstehen Güter von hohem Werthe werden nur ausnahmsweise — trotz ihres hohen Werthes — dann sehr belastungsfähig sein, wenn ihnen eine ganz besondere Brauchbarkeit und Nützlichkeit zur Seite steht“.

Ich gebe, ohne jedoch damit die angeführte Motivirung für zutreffend anzuerkennen, gerne zu, dass mitunter — aber nicht in der Regel — ein werthvolles Gut nicht gerade sehr belastungsfähig ist. Dies wäre aber doch nur ein Fingerzeig, dass man bei

der Tarifrung keineswegs einseitig nur den Marktpreis der Transportartikel berücksichtigen darf. —

Vor der E.-K. sprach Graf von Zedlitz-Trutzschler die Ansicht aus,

9. die Werthklassifikation gebe zu vielen unwirthschaftlichen Transporten Veranlassung,

indem sie eine, wenn auch billige, so doch gänzlich unnöthige Verfrachtung einer grossen Menge von Abfallstoffen der Rohprodukte auf weite Entfernungen hin hervorrufe.

„Niemand wird in Abrede stellen, dass bei natürlichem Verlaufe der Dinge die Industrie sich regelmässig da zunächst entwickelt und zur vollkommensten Blüthe gelangt, wo die von ihr verarbeiteten Rohstoffe und Rohprodukte gewonnen werden und Jedermann wird zugestehen, dass dieser Gang der Dinge dem allgemeinen Interesse am meisten entspricht. Niemand wird aber auch verkennen, dass die Belastung der Fabrikate mit einem höheren als dem für die Rohstoffe und Rohprodukte verwilligten Frachtsatze die Abfuhr der letzteren von ihrem Gewinnungs- und Erzeugungsorte relativ erleichtert und den Bezug der Fabrikate aus demselben Gewinnungsorte relativ erschwert, d. h. die Ausdehnung des betreffenden Industriezweiges an dem von der Natur der Dinge vorgezeichneten Orte stört, um die Entwicklung derselben an anderen weniger geeigneten Orten in grösserem oder geringerem Maasse zu fördern. Da, wo die Marmorblöcke liegen, da werden auch die Marmorarbeiten am besten und billigsten hergestellt, — wenn anders die natürliche Sachlage nicht auf künstliche Weise verrückt wird“ (d'Avis a. a. O. S. 45).

„Wie kann man es rechtfertigen, durch eine Werthklassifikation es vortheilhafter werden zu lassen, einen rohen Sandsteinblock nach entfernten Orten zu fahren, statt ihn im Bruch zu bearbeiten und das fertige Fabrikat zu verfrachten?“ (Zedlitz-Trutzschler).

Dass der erwähnte Uebelstand eintreten kann, will ich gerne zugeben, bestreite es aber ganz entschieden, dass er eintreten muss. Nehmen wir an, unbehauene Steine würden zu allen möglichen Zwecken verwendet und bei einem nicht zu hohen Frachtsatze in grosser Menge transportirt. Würde der Transportpreis höher bemessen werden, so könnte das Frachtquantum in

erheblichem Maasse sinken und mit ihm auch die Reineinnahme stark geschmälert werden. Aus diesem Grunde ist eine relativ niedrige Tarifierung geboten. Desswegen aber braucht der Preis für behauene Steine noch nicht gerade herabgesetzt zu werden. Zudem handelt es sich ja auch gar nicht immer lediglich um eine und dieselbe Richtung und um die Wahl, ob man rohe Steine aufgeben oder sie erst veredeln will. Fassen wir aber auch nur den Fall einer solchen Wahl in's Auge, so lässt sich leicht zeigen, dass die Werthtarifierung recht gut sowohl für die Bahn als auch für das Publikum selbst von Vortheil sein kann.

Nehmen wir an, für den Transport der unbehauenen Steine werde ein Frachtsatz = 1 pro Meile und Gewichtseinheit erhoben, für behauene Steine dagegen 1,5. Nun seien im Ganzen 50 Gewichtseinheiten behauener Steine, welche aus 100 Gewichtseinheiten unbehauener hergestellt werden sollen, nöthig. Wird die Bearbeitung im Steinbruche vorgenommen, so koste dieselbe 242 und die Bahn erhält 75. Der Gesamtaufwand beziffert sich auf 317. Erfolgt sie dagegen an einem anderen Orte, wo die Bearbeitung 200 kosten möge, so würde sich der Aufwand belaufen auf 300. Der Unternehmer wird hiernach den Transport der Rohstoffe dem der Fabrikate vorziehen und die Bahn kann sich bei ersterem thatsächlich besser stehen als bei letzterem. Würde nun der durchschnittliche Frachtsatz von 1,16 erhoben für behauene sowohl wie für unbehauene Steine, so würde die Veredlung an jenem Orte auf 316, die im Steinbruche auf 300 zu stehen kommen. Der Unternehmer würde im einsamen Steinbruche arbeiten lassen, wo etwa die Beköstigung eine theurere, umständlichere und weniger zuträgliche ist, ohne davon irgend einen Gewinn zu haben. Die Bahn aber würde im Ganzen eine Einnahme von nur 58 erzielen, statt deren 75 oder 100.

Aehnliche Fälle können in der Praxis in grosser Zahl eintreten, zumal dann, wenn Konkurrenzen mit im Spiele stehen. Der erwähnte Einwand hat demnach nur eine relative Bedeutung und wird insbesondere häufig dann als unstichhaltig sich erweisen, wenn man erwägt, dass das Vorkommen von Roh- und Hilfsstoffen für die Wahl des Standortes nicht allein entscheidend sein darf. —

Das Gleiche gilt von der Annahme,

10. die Klassifikation gebe der Eisenbahnverwaltung eine grosse Macht in die Hand, welche zu missbräuchlicher Willkür ausgebeutet werden könne.

Diese Gefahr stellt man sich oft in Folge dessen als sehr gross vor, dass man annimmt, die Tarife könnten „durch Versetzung der Waaren in andere Klassen je nach Belieben erhöht und erniedrigt werden.“ So unbeschränkt ist dieses „Belieben“ freilich gerade nicht. Die Konkurrenz, das eigene Interesse, sofern es wirklich nicht blindlings nur für den Augenblick begriffen wird, sowie auch die Gesetzgebung werden ungerechtfertigten Neigungen und Launen schon einen Zügel anlegen. Klassifikation, Tarifschacher und Refaktien sind darum noch nicht gerade unzertrennliche Begriffe. Das natürliche System, heisst es, gestattet Refaktien, sowie Auf- und Abdingen in speziellen Fällen nicht; dasselbe lässt sich auch von der Klassifikation sagen, wenn eben nachdrücklich die Forderung der Oeffentlichkeit und Allgemeinheit gestellt wird. Sind bei letzterer Umgehungen der bestehenden Bestimmungen möglich, nun, dann können sie bei dem natürlichen Systeme ebenfalls vorkommen.

„Die Eisenbahn-Direktoren“, meinte Al. Meyer auf dem 14. volkswirtschaftlichen Kongresse, „sind dadurch, dass sie selbständig bestimmen wollen, welchen Frachtsatz ein jeder Artikel auf jeder Route ertragen kann, thatsächlich zu Herren des Geschäftes geworden . . . sie können durch einen Federzug neue Industrien künstlich schaffen, weit gewaltsamer und weit künstlicher, als dies jemals durch Schutzzölle möglich gewesen ist. Sie schweben gewissermaassen als Vorsehung über der ganzen industriellen Entwicklung des Landes. Sie haben eine so kolossale wirtschaftliche Macht in Händen, wie sie in keiner früheren Wirtschaftsperiode bestand.“

„Statt sich gegenüber dem Ackerbau, Gewerbfleiss und Handel die Rolle der Vorsehung beizulegen und dieselbe durch Klassifikation und Spezialisirung der Produkte und Orte thatsächlich auszuüben, statt auf willkürliche Art die normalen Verhältnisse der Produktion zu verschieben und die volkswirtschaftlichen Interessen zu schädigen, sollten die Eisenbahnverwaltungen“, wie Bergmann (S. 66) verlangt, „ihr Augenmerk ganz auf Vereinfachung und Vervollkommnung des öffentlichen Transportdienstes, auf Ersparnisse aller Art und folgerechte Ermässigung der Transportpreise richten.“

Dann soll es Sache des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft sein, aus den gebotenen Vorthelen den bestmöglichen Nutzen zu ziehen und sich naturgemäss zu entwickeln; diese unausbleibliche Entwicklung sei am meisten geeignet, die Interessen der Bahnen zu fördern.

Dass die Volkswirthschaft am besten gedeihen werde, wenn alle Klassifikation unterbleibt, ist eine noch nicht als richtig erwiesene Behauptung. Bergmann ist übrigens dieser Ansicht selber nicht. Denn er ist, wie oben erwähnt, gar kein unbedingter Anhänger eines radikalen natürlichen Systems und befürwortet es sogar lebhaft, dass gewisse Massengüter billiger gefahren werden, als andere Artikel, dass den volkswirthschaftlichen Bedürfnissen, wenn sie Ausnahmen erheischen, Rechnung getragen werde.

Dazu kommt aber noch, dass viele Bahnen durch die Konkurrenz gezwungen werden, einen oder den anderen Artikel niedriger zu tarifiren. In diesem Falle kann von einer wirthschaftlichen Vorsehung füglich nicht die Rede sein.

Sind die Eisenbahnen ganz freie Erwerbsanstalten, so muss man die wirthschaftliche Macht, welche sie durch die Klassifizierung erlangen, geduldig hinnehmen. Sollen sie aber auch dem Gesamtinteresse mehr oder weniger in der Art nutzbar gemacht werden, wie öffentliche Anlagen, dann gibt es schon Mittel, um einer missbräuchlichen Anwendung jener Macht wirksam entgegenzusteuern, ohne etwa die Klassifikation mit Stumpf und Stiel auszurotten. Wo es aber an solchen Mitteln fehlt, da lohnt es sich eigentlich überhaupt nicht, zu klagen und von Verbesserungen zu sprechen. —

Aus den gleichen Gründen wird auch nicht immer die Annahme sich als zutreffend erweisen,

II. die Klassifikation führe zu einseitigen Begünstigungen.

Da dieselbe für gleiche Leistungen verschiedene Preise ansetze, meinte d'Avis (Z. d. V. d. E.-V. 1870 S. 411), so habe sie im Wesentlichen die Natur und Wirkung einer Ausnahmesteuer. Der Eine werde zu Gunsten des Anderen einer Extrabelastung unterworfen. Bei diesem gegen die Klassifizierung erhobenen Einwande ist ganz unbeachtet geblieben, dass Höhe und Veränderung der Transportpreise nicht den gleichen Einfluss auf die Frequenz der verschiedenen Güterarten ausüben und dass

aus diesem Grunde unter der Voraussetzung, dass die Bahnverwaltung keine Verluste erleiden soll, jene „Extrabesteuerung“ sehr leicht kleiner sein kann als die Summe, welche bei Verwirklichung einer abstrakten Gleichheitsidee zu zahlen ist. (Vergl. auch oben S. 141 ff.)

Vor der E.-K. wurde nun auch behauptet, eine Schwäche der Klassifikation sei darin zu erblicken, dass Diejenigen, welche am lebhaftesten und lautesten petitionirt hätten, dahin gelangt seien, dass ihnen Begünstigungen zu Theil geworden seien, welche man Anderen, die sich ruhig verhalten hätten, gar nicht oder doch nicht so zeitig gewährt habe. Auch Weizmann (1876, S. 39) meint, diese steten Deklassifizierungen, dieses stete Schaffen neuer Relationen führten es mit sich, dass den Hauptnutzen davon meist derjenige Geschäftsmann ziehe, der die Deklassifizierung, die neue Relation beantragt, der zuerst Kenntniss davon gehabt habe; seine Konkurrenten, die auf Grund der bestehenden Tarife ihre Kalkulationen gemacht und ihre Preislisten aufgestellt hätten, seien sammt und sonders geschädigt. Wenn freilich häufige Tarifänderungen ohne genügende Ankündigungsfrist vorgenommen werden, so hat Weizmann vollkommen Recht. Doch dürfte seine Befürchtung, wenn die früher genannten Bedingungen erfüllt werden, ihre Begründung verlieren. —

Unter dieser Voraussetzung ist auch das Bedenken nicht von grossem Belang, es sei

12. die Klassifikation in politischer Beziehung gefährlich,

da durch die verschiedenartige Behandlung wichtiger Produktionsartikel seitens der einzelnen Bahnverwaltungen ein Interessenkampf der Produktion verschiedener Wirthschaftsgebiete hervorgerufen werde, welcher das Gefühl der wirthschaftlichen Zusammengehörigkeit der Reichsangehörigen zu schädigen geeignet sei. (D. einheitl. E.-Gütertarif S. 11.) Insbesondere aber würde dasselbe dann von keiner Erheblichkeit sein, wenn die gesetzgebenden Organe es unterlassen, die Reichsregierung in eine Lage zu versetzen, in welcher sie genöthigt ist, auf alle möglichen an sie gestellten Anforderungen ablehnend oder zusagend antworten zu müssen. Werden freilich alle Tarifsätze von oben diktirt oder alle Bahnen vom Reiche erworben, dann ist die Sachlage schon eine andere. —

Endlich wird auch noch gegen die Klassifikation eingewandt,

sofern durch dieselbe anderen Bahnen Frachten entzogen werden sollten, sei der dadurch erlangte

13. Vortheil nur vorübergehender Natur,

da ja auch die Konkurrenzbahn ihren Transportpreis entsprechend ändern und dadurch Frachten anziehen werde. Ueberall da und immer dann, wenn eine solche Konkurrenz nicht in Frage kommt, würde die Klassifikation in der gedachten Beziehung nicht angegriffen werden können. Wenn aber wirklich der Wettbewerb zur Ursache von Preisermässigungen wird, so ist gegen denselben, wenn eben nur nicht unter die Selbstkosten heruntergegangen und der dadurch entstehende Einnahmeausfall in Form von Preiserhöhungen auf Andere übergewälzt wird, nichts weiter zu erinnern. Wollte man mit einem solchen Grunde der Klassifikation wirksam entgegenreten, so müsste man die Konkurrenz überhaupt bekämpfen und jedem Verkäufer widerrathen, seine Forderungen herabzusetzen, weil Andere seinem Beispiele sofort folgen würden.

Gegenüber den eben erwähnten Einwendungen werden die folgenden

B. Argumente zur Rechtfertigung des Klassifikations- tarifs

von den Vertheidigern des letzteren zu Felde geführt.

1. Ohne Klassenbildung lässt sich den Bedürfnissen des Verkehrs nicht Rechnung tragen.

Diese Bedürfnisse, heisst es, sind nicht überall die gleichen. Die Anforderungen der Landwirthschaft seien andere wie die der Industrie und in dieser wie in jener habe der eine Zweig ein hohes Interesse an niedrigen Frachtsätzen, während die Höhe derselben für andere von keiner erheblichen Bedeutung sei.

Der Frachtpreis der Eisenbahn, heisst es im Berichte der E.-K., sei ein Preis wie jeder andere. Wenn er auch zu publizieren und für jeden gleichmässig anzuwenden sei, so müsse er doch durch Angebot und Nachfrage bestimmt werden. Er sei darum auch an und für sich so vieler Differenzirungen fähig und bedürftig, wie es verschiedene Verhältnisse zwischen Angebot und Nachfrage gebe. Darum sei auch ein materiell einfaches System

ungeeignet, den sehr komplexen Bedürfnissen des lebendigen Verkehrs zu genügen, es verkümmere als einengende Schablone die Befriedigung sehr vieler Bedürfnisse und werde schliesslich doch gezwungen, den letzteren Rechnung zu tragen und die an die einzelnen Frachtartikel sich knüpfenden besonderen Verhältnisse zu berücksichtigen, d. h. mit anderen Worten, sich in ein Klassifikationssystem umzuwandeln. Denn „es ist eben die Dringlichkeit der Forderung wohlfeiler Tarife unter dem Gesichtspunkte der Produktionssteigerung, d. i. des öffentlichen Interesses bei den verschiedenen Artikeln im Allgemeinen nach ihrem Werthe verschieden; so dass für die Eisenbahn als öffentliche Anlage die Berücksichtigung des Werthes der Frachtgüter für die Preisstellung unerlässlich ist.“ (Reitzenstein, 1874, S. 23.)

Insbesondere aber wird hierbei nachdrücklich darauf hingewiesen, dass wohlfeile Massengüter einen hohen Transportpreis nicht ertragen könnten. Durch einen solchen würden „die niederwerthigen Güter ertrinken, ohne den hochwerthigen eine irgend fühlbare oder nöthige Erleichterung zu gewähren“ (Varnbüler S. 7), und es würde die absolut gleiche Tarifierung aller Artikel zu einer „Verkümmerung wichtiger Produktionszweige“ und damit zu einer „Ertödtung unseres wirthschaftlichen Lebens“ führen.

Mit Rücksicht hierauf wird auch bisweilen das Verlangen gestellt, die Zahl der Güterklassen nicht allzusehr zu beschränken, weil dadurch der Verkehr zu sehr beengt werde, indem man verhindert sei, die verschiedenen Waaren nach ihrer Natur zu behandeln. So heisst es in einer Eingabe der Privatbahnverwaltungen an das preussische Handelsministerium vom 30. September 1876, die Beschränkung auf eine zu geringe Zahl würde eine grosse Zahl von Bahnverwaltungen zur Aufrechterhaltung von bestehenden niedrigen Frachtsätzen für einzelne Artikel zur Bildung von Ausnahmetarifen veranlassen müssen. Auch werde jede spätere Veränderung der Klassifikation der Spezialtarife, namentlich die Herabsetzung eines Artikels in den niedrigeren Spezialtarif um so schwieriger, wenn die Frachtdifferenzen zwischen den Spezialtarifen zu hoch seien.

v. Weber (Zeitschrift des V. d. E.-V. von 1877, S. 1242) und Lentze (vor der E.-K.) gehen nun noch etwas weiter. Ersterer ist der Ansicht, systematisirend auf die Tarife der Eisen-

bahnen einwirken zu wollen, sei kaum ein weiseres Beginnen, als in die Kaffee-, Brod- und Fleischpreise eines ganzen Landes Regel und Prinzip bringen zu wollen. Und Letzterer meint, jedes System zwänge ein und jeder Zwang sei der Verkehrsentwicklung nachtheilig. Man solle desshalb die Systeme ganz fallen lassen und nur die Artikel tarifiren.

Mir scheint es jedoch, als ob mit diesem „Artikeltarife“ doch etwas zu viel verlangt werde. Ihm gegenüber würden gerade die gewichtigeren Einwendungen, die man gegen die Klassifikation überhaupt erhoben hat, ihre vollste Bedeutung gewinnen. Man hat zwar mit Recht gesagt, das Klassifikationssystem sei „das System der freien Bewegung, während das natürliche System eingeengt in Formen“ sei; doch brauchte auch hier wie in anderen Fällen die Freiheit keine schrankenlose zu sein. So viel Klassen zu bilden, als es Güterarten gibt, wird in der Praxis unmöglich und auch unnöthig sein. 12 Spezialklassen, wie sie in der letzten Zeit gefordert wurden, dazu noch Ausnahmetarife, Normalklasse u. s. w. dürften doch wohl genügen, um die verschiedenen Güter so tarifiren zu können, wie es für Bahn und Publikum zweckmässig ist. —

Wird die Klassifikation von ihren Gegnern als nicht übersichtlich bezeichnet, so wird dagegen eingewendet,

2. die Komplikation der Tarife sei höchstens nur ein scheinbares Uebel.

Der geschickte Bahnbeamte, meint man, werde sich schon zu orientiren vermögen, auch wenn das ihm zugemessene Arbeitsquantum nicht den strengen Regeln radikaler Einfachheit entspreche. Und für den Verfrachter, welcher nur eine geringe Zahl von Routen und Artikeln im Auge zu haben brauche, sei es nicht gerade nothwendig, vom ganzen Tarife Kenntniss zu nehmen. Derjenige, welcher etwa Holz versenden will, braucht zunächst doch nur zu wissen, was ihn die Beförderung des Holzes kosten wird; dagegen kann es ihm gleichgiltig sein, ob der Versender von Zucker oder Wolle mehr oder weniger zu zahlen hat als er selbst für das gleiche Gewicht an Holz. Da aber heute viele Güter auf weite Entfernungen hin über mehrere Bahnen transportirt werden, so würde, wie Reitzenstein bemerkt (1874, S. 3), neben der Forderung nach Einfachheit der Tarife mindestens als gleichberechtigt die der formellen Gleichartigkeit mit denen der

übrigen Bahnen stehen. Ja, für den Kaufmann habe diese formelle Gleichartigkeit noch eine grössere Bedeutung als die Einfachheit. In Uebereinstimmung hiermit erklärte Jonas (vor der E.-K.), ein einheitliches System sei wohl zweckmässig, nicht aber ein einfaches. Und Varnbüler spricht die Ansicht aus (S. 11), sobald nur die Güterklassifikation auf allen Bahnen die gleiche sei, würden zum grössten Theile die aus der Verwicklung der Tarife abgeleiteten Uebelstände, welche keineswegs eine Folge der Klassifikation an sich seien, in Wegfall kommen.

Uebrigens ist bei der Wahl des Tarifsystems nicht etwa ausschliesslich die Einfachheit in der Bemessung des Transportpreises zu berücksichtigen, sondern neben ihr haben auch die Rentabilität, die Gerechtigkeit in der Vertheilung der Lasten, die besonderen Bedürfnisse einzelner Zeiten, Orte und Industriezweige u. s. w. in Betracht zu kommen. So kann z. B. die Vereinfachung eine Kostenersparung bewirken, gleichzeitig aber auch einen erheblichen Einnahmeausfall im Gefolge haben. Schon aus diesem Grunde können Schnelligkeit und Sicherheit allenfalls durch radikale Vereinfachung des Tarifwesens noch mehr gefährdet werden als durch die Nothwendigkeit, auf dem Bureau aus verschiedenen Folianten den zu entrichtenden Frachtsatz zu ermitteln. Auch stehen Expedition und Transport nicht in einem so untrennbaren Zusammenhang, dass etwaige Schwierigkeiten in einigen Theilen der ersteren auch immer die Sicherheit des letzteren beeinträchtigen müssten. —

Aus den oben (S. 17 u. 156) angegebenen Gründen bildet innerhalb gewisser Gränzen gerade

3. die Mannigfaltigkeit der Tarife ein Mittel, um den Transport im Allgemeinen zu verwohlfeilern.

Würden etwa

von den Güterarten	bei dem Preise					
	0,5	1	2	3	4	
M.	500	200	80	10	0	} Masseneinheiten zum Transporte aufgegeben werden,
K.	200	140	50	10	0	
Z.	100	90	85	80	70	
S.	90	60	45	30	20	
W.	60	50	40	20	10	

würden ferner die Betriebskosten, einschliesslich der Abnutzung der Schienen etc. für die Masseneinheit sich auf 0,1 belaufen, so wäre:

bei dem Preise 0,5:

die	b e i d e n G ü t e r n					Im Ganzen.
	M.	K.	Z.	S.	W.	
Roheinnahme	250	100	50	45	30	475
Kosten	50	20	10	9	6	95
Reineinnahme	200	80	40	36	24	380

bei dem Preise 1:

Roheinnahme	200	140	90	60	50	540
Kosten	20	14	9	6	5	54
Reineinnahme	180	126	81	54	45	486

bei dem Preise 2:

Roheinnahme	160	100	170	90	80	600
Kosten	8	5	8,5	4,5	4	30
Reineinnahme	152	95	161.5	85.5	76	570

bei dem Preise 3:

Roheinnahme	30	30	240	90	60	450
Kosten	1	1	8	3	2	15
Reineinnahme	29	29	232	87	58	435

bei dem Preise 4:

Roheinnahme	0	0	280	80	40	400
Kosten	0	0	7	2	1	10
Reineinnahme	0	0	273	78	39	390

Das natürliche System müsste, wenn es die höchste Rentabilität erstreben will, in unserem Falle den Transportpreis auf 2 festsetzen. Alsdann würden im Ganzen 300 Masseneinheiten mit einer Roheinnahme von 600 und einer Reineinnahme von 570 befördert werden. Der strenge Anhänger einer konsequenten Klassifikation würde dagegen den Frachtsatz für M. auf 0,5, für K. auf 1, für Z. auf 4, für S. auf 3 und für W. auf 2 bemessen. Er würde alsdann 780 Masseneinheiten transportieren, eine Roheinnahme von 840 und eine Reineinnahme von 762 erzielen.

Die letztere wäre mehr als $2\frac{1}{2}$ mal so gross als die des natürlichen Systemes, während pro Masseneinheit nur ein Durchschnittspreis von 1,077 erhoben würde. Sollte dagegen durch die Klassifikation kein grösserer Gewinn erzielt werden als durch das natürliche System, so würden etwa M. auf 0,5, S. und W. auf 1 und Z. auf 2 zu tarifiren sein. In diesem Falle wäre die Gesamtfrachtmasse = 835, die Roheinnahme würde sich auf 670, die Reineinnahme auf 586,5 beziffern. Und der durchschnittliche Frachtsatz der Masseneinheit würde sich auf rund 0,8 belaufen.

Hiernach würde die Klassifikation im Gegensatze zur radikal gleichen Tarifirung des natürlichen Systems in der That ein Mittel bilden, um den Transport billiger bewerkstelligen zu können. Um nur den gleichen Gewinn zu sichern, wie das natürliche System ihn höchstens in Aussicht stellen konnte, wurde in unserem Falle der durchschnittliche Transportpreis auf $\frac{2}{5}$ von demjenigen gesetzt, welchen man bei absolut gleicher Belastung aller Artikel zu wählen gezwungen war. Dabei brauchte nicht für ein einziges Gut der Frachtsatz überschritten zu werden, welchen das natürliche System für alle in Anrechnung brachte.

Nun ist freilich unser Beispiel willkürlich gewählt; trotzdem aber ist es zur Illustration dessen, was hier erklärt werden sollte, nicht im Mindesten unzutreffend. Unter der Voraussetzung, dass die Wirkung des Frachtpreises auf die Frequenz nicht bei allen Güterarten die gleiche ist — und diese Voraussetzung ist unstreitig richtig — wird man mit allen sorgfältig ausgewählten Zahlen, wie sie die Praxis nur zu liefern vermag, ganz zu dem gleichen Resultate gelangen, welches obiges Beispiel ergab. Im praktischen Eisenbahnbetriebe, und zwar nicht allein im Gebiete der Klassifikation, sondern auch in dem des natürlichen Systems hat man dies übrigens schon längst herausgefunden. Und es wird darum auch selbst der eifrigste Anhänger des natürlichen Systemes auf den Spezialtarif so leicht nicht verzichten wollen.

Aus diesen Gründen hatte auch der von der E.-K. vernommene Sachverständige Rummel nicht Unrecht, wenn er in dem Klassifikationstarife ein harmonisches Zusammengehen der Interessen von Handel und Industrie einerseits und der Eisenbahnen andererseits erblickte. Denn ein richtiges „Klassifikationssystem“ beruht auf dem Grundgedanken, dass die Transportleistungen der Bahnen so zu tarifiren seien, dass der Verkehr im gleichzeitigen

Interesse der Eisenbahnen, wie der Volkswirtschaft gesteigert werde.“ (Das Tarifwesen der deutschen Eisenbahnen S. 5.) —

4. Nur durch eine richtige Klassifikation lässt sich die höchste Rentabilität der Bahn erzielen.

Die Anhänger des natürlichen Systems behaupten zwar das Gegentheil (S. S. 156) und stützen ihre Ansicht vorzüglich darauf, dass bei der einfacheren Tarifierung an Kosten gespart werden könne und ein allgemeiner Verkehrsaufschwung zu erhoffen sei. Die Erfahrungen, welche man bezüglich dieses Aufschwunges gemacht haben will, sind aber, wie schon oben erwähnt, bis jetzt noch so unzureichend, dass der Vertheidiger der Klassifikation sie mit gleichem Rechte zu Gunsten seiner Anschauungen deuten kann, was in der That ja auch schon geschehen ist.

Ein Theil der Kostenersparungen, wie überhaupt viele Vortheile, welche bei dem natürlichen Systeme möglich sein sollen, lassen sich übrigens auch bei der Klassifikation erzielen. So kann nach Jonas (vor der E.-K.) der Vorzug der volleren Ausnutzung der Wagen recht gut bei der letzteren erreicht werden, sofern man dazu übergehe, für diejenigen Güter, also für die sogenannten Stückgüter, die jetzt nur als Einzelgüter gefahren würden, eine Wagenladungsklasse zu bilden. Und Rennen erklärt eben daselbst, bei vielen Klassifikationstarifen sei die Freiheit gegeben, verschieden benanntes Gut und auch Güter verschiedener Klassen in Wagenladungen zu sammeln und mit einem Frachtbriefe aufzugeben, wobei natürlich die Bahn keine Haftpflicht für die Beschädigungen zu übernehmen hätte, welche lediglich aus dem Zusammenladen entstehen. Die gleiche Ansicht haben auch Reitzenstein u. A. ausgesprochen. Ebenso kann, was thatsächlich schon viel geschieht, die Be- und Entladung von dem Eigenthümer der Waaren besorgt, das Institut der Spediteure eingeschoben, allenfalls auch zwischen offenen und bedeckten Wagen, zwischen Kollo- und Wagenladungstarif unterschieden werden u. s. w.

Die übrigen wirklichen und behaupteten Ersparnisse aber dürften wohl den grösseren Einnahmen gegenüber, welche die Klassifikation unter sonst gleichen Umständen abwirft, nur mit relativ geringem Gewichte in die Wagschale fallen. E. Sax (Vierteljahrsschrift, S. 22) behauptet sogar, das grössere Gewicht

der Rohstoffe sei gegenüber der grösseren Tragkraftsziffer der Eisenbahnfahrzeuge ohne Bedeutung, eine Ansicht, welcher ich nicht beistimmen möchte. Auch rechnet Sax an einer anderen Stelle, die bereits oben zitiert wurde, so genau, dass er hier eine Vernachlässigung des grösseren Gewichtes der Rohstoffe wohl nicht damit zu rechtfertigen vermag, dass er auf die grosse Tragkraftsziffer der Wagen verweist.

Den inneren Grund, wesswegen die ungleiche Tarifierung verschiedener Güterarten rentabler sein kann als die schablonenmässig gleiche, habe ich oben (S. 254) mit Zuhilfenahme eines Beispiels klar zu legen gesucht.

Mit dem Resultate desselben stimmt eine von Böhmert (III. S. 12) zitierte Rechnung überein, nach welcher im Jahre 1873 die Anwendung der Klassifikation bei den Reichsbahnen eine Mehreinnahme von 2.250.000 Mark gegen die in Wirklichkeit erzielte würde hervorgerufen haben.

Nach einer anderen, in dem Berichte der E.-K. mitgetheilten Annahme soll unter der Voraussetzung, dass das natürliche System mit denjenigen Sätzen, welche ihm vor der Tariferhöhung zur Basis dienten, auf die niederschlesisch-märkische und die Königl. Ostbahn angewendet werde, sich ein Verlust von mehr als 4.250.000 Mark ergeben.

Und Faucher führte auf dem 14. volkswirtschaftlichen Kongresse ein drastisches Beispiel aus dem Leben vor, welches recht geeignet war zu zeigen, dass die Anforderung, alle Güterarten über einen Leisten zu spannen, mitunter doch sehr verkehrt sein kann.

„Es wird wohl Niemand von dem Pacific-Railway verlangen“, meinte er, „dass derselbe das Gold aus Kalifornien nach dem Wagenraume und nicht nach dem Werthe befördert . . . Einzelne Bahnen in Amerika wären gewiss nicht gebaut worden ohne den Ertrag, den die permanenten Goldsendungen abwerfen. Man muss also sich sehr wohl bedenken, etwas zu empfehlen, was von dem Eisenbahnbau abschrecken könnte“.

Oft kann auch die Konkurrenz zu Klassifikationen Veranlassung geben und zwar nicht allein diejenige, welche zwischen parallel mit einander verlaufenden, bezw. ein und dieselben Endpunkte verbindenden Bahnen besteht, sondern es kann dieselbe auch durch andere Kommunikationsanstalten (Fluss-, Kanal-, Seeschifffahrt) hervorgerufen oder auch überhaupt dadurch bewirkt

werden, dass ein und dasselbe Marktgebiet von verschiedenen Erzeugungsorten her mit den begehrten Waaren versorgt werden kann. So konkurriert die westfälische mit der schlesischen Kohle an verschiedenen Plätzen Nord- und Mitteldeutschlands. Hier bleibt für die eine oder die andere Bahn, wenn sie sich den Kohlentransport überhaupt sichern will, Nichts übrig, als den Tarif für das genannte Brennmaterial herabzusetzen. Sollte in solchen Fällen keine Transportermässigung gewährt werden, so würden die Dienste der Bahn überhaupt nicht in Anspruch genommen. Ein Verbot, billiger zu fahren, wäre hier doch nicht am Platze und der Zwang, wenn man den Preis für einen Artikel erniedrigt, dann eine gleiche Begünstigung auch allen anderen zu gewähren, wäre nicht weniger verkehrt. —

Die vorhin zitierte Petitionskommission sprach, indem sie sich dabei freilich mit der Logik auf einen etwas gespannten Fuss stellte, auch die Ansicht aus, nur etwa bei den Staatsbahnen, die als ein einheitlich verwalteter Komplex zu betrachten seien, würde sich die Forderung gleicher Frachteinheiten rechtfertigen lassen.

Dieser Anschauung vermag ich nicht beizupflichten, denn

5. es kann oft die Spezialisirung und die Klassifikation auch im staatswirthschaftlichen Interesse liegen.

So lange Staatsbahnen neben Privatbahnen bestehen, und die letzteren in ihrer Tarifpolitik nur wenig oder gar nicht beschränkt werden, würde es sich nicht empfehlen, den ersteren ein radikales natürliches System aufzuoktroynen in dem Glauben, ein solches entspreche der bürgerlichen Rechtsgleichheit.

Aber auch wenn alle Bahnen eines Landes sich in Staats Händen befinden, wird die Klassifikation nicht ganz über Bord geworfen werden können. Denn das Verhältniss zwischen Preis und Frequenz kann auch der Staat nicht ganz ausser Acht lassen, wenn er überhaupt nicht eine ganz andere Wirthschaftsorganisation anstreben will, bei welcher alle wirthschaftlichen Bewegungen nach anderen Grundsätzen bemessen werden, wie es heute allgemein geschieht. An eine solche Aenderung ist aber nicht zu denken. Darum wird auch der Staat es mit dem Begriffe Spezialtarif immer zu thun haben, sei es dass der letztere überhaupt, sei es dass er für einzelne Artikel und Landestheile nur auf Zeit gewährt wird.

Soll übrigens der Gedanke, dass Leistung und Gegenleistung einander angepasst werden, das Tarifwesen beherrschen, so würde die Klassifikation bisweilen gar nicht zu entbehren sein. Beseitigung derselben würde alsdann einen Uebergang von der speziellen zur generellen Kostendeckung bedeuten, d. h. zu einem Kommunismus, welcher nur dann am Platze ist, wenn er besonders gerechtfertigt werden kann.

Von dem genannten Gesichtspunkte der gleichen Belastung nach Maassgabe der Selbstkosten aus ist es bisweilen auch nicht zu verwerfen, wenn kostbare Güter höher tarifirt werden als weniger werthvolle, leicht zu behandelnde und dem Verderb nicht ausgesetzte Massengüter, zumal wenn sie nur in relativ geringen Mengen aufgegeben werden. Das grössere Gewicht der Rohstoffe, meint Sax (Vierteljahrsschrift von 1874) sei „gegenüber den grösseren Kosten, welche die Versendung genussfertiger Produkte in Hinsicht auf Verpackung, Behandlung beim Transporte, Verderb u. dergl. verursacht, von nicht dem geringsten Belange; ja es sei z. B. mit Rücksicht auf Verderb und Kalo unbedingt wirtschaftlicher, statt Mehl Getreide zu beziehen und am Konsumtionsorte zu Mehl zu verarbeiten“, ein Vorthail, der freilich nicht immer eintreten würde, da in manchen Fällen das fertige Produkt transportabler ist als Rohstoff und Halbfabrikat.

Nun wird allerdings behauptet, die höheren Kosten für Verladung und dergleichen, sowie die Versicherungsprämien seien nicht im Frachtsatze mit einzubegreifen, sondern speziell zu vergüten. Dies geschieht jedoch nirgends in der Art, wie es vorausgesetzt oder verlangt wird. Und wenn auch Assekuranz- und Expeditionsgebühr besonders berechnet und vergütet werden, die Idee der Klassifikation wird damit nicht aus der Welt geschafft. Ueberdies würde aber immer noch auf Grösse und Art der Frequenz Rücksicht zu nehmen sein. —

Zu Gunsten des Werthtarifs führt E. Sax (Vierteljahrsschrift) an, derselbe sei

6. in sozial-ökonomischer Hinsicht von grosser Bedeutung, indem er die Industrie von ihrer Gebundenheit an den Fund- oder Erzeugungsort der Rohstoffe befreie.

„Wir hatten bisher immer“, heisst es a. a. O., „gerade darin eine der segensreichsten Folgewirkungen der Eisenbahnen auf die

allgemeine volkswirtschaftliche Entwicklung erblickt. Schon Knies hat sehr gut hervorgehoben, wie durch die mit der Eisenbahn verwirklichte Transportvervollkommnung, potenziert durch das in Rede stehende Tarifsystern, der geographische Vorthcil der Lage industrieller Etablissements inmitten oder in der grösseren Nähe von Produktionsorten versendbarer Rohstoffe herabgemindert und dadurch die Wirkungskraft aller Vorzüge in den Arbeits- und Kapitalkräften, wo immer sie sich finden, verstärkt werde. Wir hatten immer geglaubt, dass damit abermals eine Schranke, welche die Natur dem Menschen gezogen, durch die Macht des menschlichen Geistes überwunden, der allgemeinen Theilnahme an der Entfaltung der industriellen Produktion der Weg geöffnet sei, dass einem thatsächlichen Monopole hiermit die wohlthätige Hemmung der Konkurrenz bereitet und die territoriale und internationale Arbeitstheilung zur höchsten Intensität gebracht werde. Der natürliche Produktionsvorthcil der Nähe der Rohstoff-Gewinnung wird ja nicht völlig aufgehoben, sondern nur — je nach dem Grade der Transportfähigkeit der Rohstoffe in verschiedenem Maasse — soweit reduziert, dass in den meisten Fällen den Fundorten das Produktionsmonopol hinsichtlich der Weiterverbreitung genommen und der allgemeinen Mitwerbung freier Spielraum gegönnt ist. Gerade durch das Werthtarifirungssystem wurde die Transportabilität der Rohstoffe und Rohprodukte so namhaft gesteigert und gerade in ihm müssen wir daher eine volkswirtschaftlich hoch bedeutungsvolle Einrichtung erkennen, wenn wir eben die Ausbildung der Arbeitstheilung zur Weltwirtschaft als die Basis unserer heutigen volkswirtschaftlichen Entwicklung ansehen. Dem gegenüber können einzelne Schattenseiten, welche diesen Umschwung der Dinge im Vergleich mit der alten Gebundenheit der Produktion an oder rings um den Gewinnungsort der Rohprodukte etwa ankleben, gar nicht in Betracht kommen.“ Zudem, wird später weiter fortgefahren, könne am Konsumtionsorte der speziellen Geschmacksrichtung und der konkreten Nüance des Bedarfs weit besser Rechnung getragen werden als am fernen Produktionsorte. Die vorhandenen Arbeits- und Kapitalkräfte könnten am Gewinnungsorte der Rohstoffe sich mit aller Wucht auf die Exploitation dieser letzteren werfen, und es erscheine nicht fraglich, dass mit dieser Arbeitstheilung allseitigem wirtschaftlichen Gedeihen mehr gedient sei als mit unbedingter Hin-

lenkung der Rohstoffgebiete auf die weitere Verarbeitung der Naturprodukte, wenn hierfür anderswo günstigere Bedingungen gegeben seien. Im Endresultate sei aus den angeführten Gründen die Befreiung der Industrie aus der Gebundenheit an die Fundorte und Erzeugungsstätten der Rohmaterialien durch die Eisenbahnen und die Werthtarifirung nur als ein der Gesamtentwicklung der menschlichen Wirthschaft in hohem Maasse förderlicher Fortschritt anzusehen, und es müsse eine Rückbildung in der Richtung nach lokaler Konzentration des Gewerbflusses an den Rohstoffplätzen eintreten, wenn mit einem Male das besprochene Tarifsystern abolirt werde. In sozialer Beziehung endlich sei dem Prinzip der Werthtarifirung eine segensreiche Wirksamkeit zuzusprechen; denn es ermögliche der Bevölkerung die Versorgung mit den Lebensnothwendigkeiten um die geringsten Preise, wobei nur an die Zufuhr von Fleisch und Pflanzennahrungsstoffen aus Agrikulturdistrikten, an die billige Verfrachtung von Dungstoffen etc. erinnert zu werden brauche.

Diesen Ausführungen kann man vollständig zustimmen, insofern eben die betrachteten Wirkungen nur als Thatsachen hinzunehmen sind, welche aus der Verbesserung des Kommunikationswesens und einer richtigen Tarifirung hervorgegangen sind. Jede Vervollkommnung des Transportwesens hat zur Folge, dass die durch hohe Frachtkosten bedingte *glebae adscriptio* der Industrie mehr und mehr gelockert wird und von letzterer solche Standorte aufgesucht werden können, an welchen sie günstigere Entwicklungsbedingungen findet. Diese Wirkung kann durch den „Werthtarif“ natürlich noch verstärkt werden. Doch könnte der letztere freilich nicht ohne Weiteres damit gerechtfertigt werden, dass er die genannten Folgen hat, sondern er würde nur dann am Platze sein, wenn er aus einer wirthschaftlichen Kalkulation hervorgegangen ist, welche die Kosten auf der einen und das Verhältniss von Preis zur Nachfrage auf der anderen Seite in Betracht zieht und die Rohmaterialien desswegen billiger transportirt wie die fertigen Produkte, weil sich der niedrigere Frachtsatz eben dauernd lohnt. Wäre letzteres nicht der Fall, so wäre es durchaus verfehlt, durch eine willkürliche Tarifpolitik die Uebersiedelung von Industrien von einem Orte nach einem anderen erzwingen zu wollen. —

Wie aus den vorhergegangenen Erörterungen über den Einfluss

der Transportpreise auf Standortwahl, räumliche Bewegung der Bevölkerung u. s. w. zu entnehmen ist, würde

7. der Uebergang zum natürlichen Systeme mit bedeutenden kostspieligen Verschiebungen in Industrie, Landwirthschaft und Handel verknüpft

sein. Desswegen ist auch E. Sax beizupflichten, wenn er (a. a. O.) meint, in der blossen Thatsache des Bestehens der Werthtarifirung liege schon ein Grund, welcher dem Fallenlassen derselben auf das Nachdrücklichste entgegenwirke. —

Zum Schlusse mögen denn noch einige hie und da für die Klassifikation vorgebracht werden

8. Argumente, welche von untergeordneter Bedeutung sind,

der Vollständigkeit halber hier eine Stelle finden.

Reitzenstein (1874, S. 12) bezeichnet die Berücksichtigung des Werthmomentes geradezu als eine Forderung der Gerechtigkeit gegen das in minderwerthigen Artikeln arbeitende Kapital, welches bei gleichen Transportlängen viel mehr für Fracht aufwenden müsse und auf dessen Gewinnprozentsatz die Höhe des Frachtpreises unverhältnissmässig grösseren Einfluss habe.

Diese Art von Gerechtigkeit wäre denn doch von einer gar bedenklichen Natur. Konsequent angewendet, müsste sie dahin führen, dass man die Rente von weniger ergiebigen Bergwerken, schlechterem landwirthschaftlichen Gelände, überhaupt den Ertrag von weniger günstig situirten Unternehmungen durch allerlei Zuwendungen aus öffentlichen Mitteln zu heben sucht. Solche Ausgleichungen würden nichts weniger als wirtschaftlich sein.

Baum glaubt (S. 33), der Werth der Waaren müsse ebenso berücksichtigt werden wie die Vermögenslage der Reisenden.

Man stellt allerdings für den Personentransport verschiedene Klassen zu ungleichen Preisen und der vorzüglichste Grund hierfür ist auch ganz derselbe, welcher in der Regel zur Klassifikation der Güter Veranlassung gibt, nämlich der Wunsch, einen möglichst hohen Gewinn zu erzielen. Nun besteht hierbei aber doch ein wesentlicher Unterschied. Dem Reisenden werden in der höheren Klasse grössere Bequemlichkeiten geboten wie in der geringeren und es wird auch im Allgemeinen Derjenige, welcher sich einer besseren Vermögenslage erfreut, diese Vortheile zu einem höheren Preise zu erkaufen geneigt sein, doch wird hierzu Niemand gezwungen.

Sind aber die Güter im Interesse der Rentabilität klassifizirt, so werden die werthvolleren noch nicht gerade in besseren Wagen gefahren wie die weniger kostbaren; es kann sogar das Umgekehrte vorkommen. Ausserdem ist es nicht in das freie Belieben des Besitzers der Waaren gestellt, dieselben in diejenige Klasse einzureihen, welche ihm zusagt.

In der Zeitschrift des V. d. E.-V. von 1876 S. 110 wird die Klassifikation auch damit zu rechtfertigen gesucht, weil überall, wohin man seinen Blick auch richte, im wirthschaftlichen Leben klassifizirt werde. So gewiss dies geschehe, so gewiss werde das empfohlene natürliche System der Klassifikation wieder weichen müssen. Wenn nun der Staat seine Angehörigen, die Post Briefe und Packete, der Geschäftsmann seine Kundschaft, der Droschkenkutscher die Fahrgäste und der Arzt seine Patienten klassifizire und wenn man nicht geboren werden, sich verheirathen und sterben könne, ohne einer Klassifikation zu unterliegen, so scheine es doch so, als ob der menschliche Geist auf der Stufe der Entwicklung und Bildung, auf welcher er sich gegenwärtig befinde, sich überall von der Natürlichkeit der ursprünglichen Anschauung der Art entfernt habe, dass der Trieb zum Klassifiziren eine seiner charakteristischen Eigenschaften geworden sei und es sei nicht daran zu zweifeln, dass das neue vereinfachte Klassifikationssystem wegen des in ihm steckenden Fehlers der Einfachheit dem komplizirten Klassifikationssystem, wie es jetzt bestehe, weil die wirthschaftlichen Bedürfnisse dies erheischen, wieder weichen müsse.

Von jener „charakteristischen Eigenschaft“ können wir bei der Eisenbahntarifirung doch wohl ganz und gar absehen, sie hat mit der Güterklassifikation ganz und gar Nichts zu thun. Auch könnte man, wenn man solche „Triebe“ des Menschen berücksichtigen wollte, leicht dahin kommen, dass man vom Zentner jeder Waarenart einen ganz gleichen Frachtsatz erhebt. Denn ein grosser Theil der Bevölkerung wird vom Streben nach rechtlicher und ökonomischer Gleichheit beseelt.

Nach E. Sax (Vierteljahrsschrift S. 27) beruht der Werthtarif „auf dem ganz richtigen Prinzip, den Preis für die Transportleistung der Eisenbahn nach dem Werthe zu bemessen, welchen der Empfänger, der Käufer dieser Dienstleistung derselben beizumessen veranlasst ist“. Diese Ansicht scheint mir denn doch

nur unter der Voraussetzung zutreffend zu sein, dass Besitz und Betrieb der Bahn einen echt monopolistischen Charakter tragen, der die höchstmögliche Summe zu fordern gestattet, welche der Käufer überhaupt nur geben kann. Andernfalls würde Sax ebenso wenig Recht haben wie Diejenigen, welche vermeinen, nach volkswirtschaftlichen Gesetzen müsse der Frachtpreis den Kosten der Beförderung angepasst werden.

Die vorstehend mitgetheilten Gründe dürften zum Theil als ausreichend zu betrachten sein, um eine prinzipielle Polemik gegen jede Klassifizierung als ungerechtfertigt erscheinen zu lassen. Vergleichen wir sorgfältig alle angeführten Licht- und Schatten-seiten der verschiedenen Tarifierungsmethoden, so dürfte sich hier wie auch in so vielen anderen Fällen ergeben, dass das doktrinäre Festhalten an einer einseitigen Idee durchaus nicht den Forderungen des praktischen Lebens entspricht.

Hierauf hat man denn auch, wie bereits oben S. 101 bemerkt, bei der Bildung des sog. gemischten Systemes Rücksicht genommen, welches in der That nichts Anderes ist als ein Klassifikationssystem.

XIV.

Das gemischte System

wurde im April 1874 in Württemberg und Bayern eingeführt. In demselben wird der Frachtsatz verschieden bemessen, je nachdem die Güter als Eil-, Stück- oder Wagenladungsgüter aufgegeben werden. Die Unterscheidung zwischen offenen und bedeckten Wagen wurde fallen gelassen. Dagegen hat man für die Wagenladungsgüter zwei generelle und drei Spezialklassen aufgestellt und werden zu den Frachtsätzen der letzteren nur bestimmt bezeichnete Artikel zugelassen. Das Zusammenladen beliebiger Güter ist gestattet, insoweit dem nicht reglementarische Bestimmungen entgegenstehen.

Diesem „gemischten Systeme“ zeigten sich in neuerer Zeit viele Eisenbahnverwaltungen sehr geneigt. In Braunschweig (1874) und Harzburg (1876) wurde es lebhaft befürwortet. Am letzteren Orte erklärte man sich (Kommissionsbeschluss vom 4./5. Juli 1876) für besondere Tarifierung der Eil- und Stückgüter, ferner für Bildung von zwei generellen Wagenladungsklassen für Quantitäten von 5000 und 10000 Kilo pro Wagen und von 4 Spezialtarifen für besonders benannte Güter in Quantitäten von 10000 Kilogr. für den Wagen mit folgenden Maximaleinheitstaxen.

		Expeditionsgebühr	Streckentaxe	
		für 1000 Kg.	für 1000 Kg.	für 1 Km.
Stückgut		4.00 Mark	0.12	Mark
Wagenladungsklasse A	2.00 „		0.08	„
do. B	1.20 „		0.067	„
Spezialtarif . . . I	1.20 „		0.05	„
do. . . . II	1.20 „		0.04	„
do. . . . III	1.20 „		0.033	„
do. . . . IV	1.20 „		0.027	„

Die Güter der generellen Wagenladungsklassen sollten in der Regel in bedeckten Wagen, die Güter der Spezialtarife in offenen Wagen gefahren werden. Doch sollten auch für Spezialtarifgüter, welche des Schutzes bedürften, gedeckte Wagen gestellt werden, sofern solche vorhanden seien. Bei ausdrücklicher Vorschrift der Verladung von Spezialtarifgütern in gedeckt gebauten Wagen aber sollte ein Zuschlag von 10 pCt. zu den Spezialtariffrachten erhoben werden.

Die Gründe, welche man für und gegen das gemischte System vorgebracht hat, sind im Wesentlichen dieselben, welche auch für und wider das natürliche und das Klassifikationssystem angeführt worden sind. Unter ihnen finden sich manche wunderliche Widersprüche und einander diametral gegenüberstehende Behauptungen, eine Erscheinung, die grösstentheils darauf beruht, dass man sich über das Wesen des Streitobjektes verschiedene Vorstellungen gemacht hat. Der Eine denkt an die Möglichkeit einer weit gehenden Klassifizierung und bezeichnet desshalb „das gemischte System als dasjenige, welches sich den verschiedenen Verhältnissen am besten anpassen lasse“; der Andere erblickt in diesem Systeme eine ganz bestimmt gegebene Tarifrung mit einer sehr beschränkten Zahl von Spezialklassen und meint darum, es habe die Schattenseiten der beiden anderen Systeme, ohne dass es die Leichtigkeit in der Handhabung biete wie das Klassifikationssystem. Es erschwere ferner den tarifarischen Anschluss an die Bahnen der Nachbarstaaten, welche nicht geneigt seien, eine ähnliche Reform ihrerseits vorzunehmen, und sei dadurch hinderlich der Ausführung eines wichtigen Zukunftsgedankens, nämlich einer allgemeinen internationalen mitteleuropäischen Tarifeinigung. Dieser Widerstreit der Meinungen, welcher auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens so häufig zum Vorschein kommt, würde jedenfalls zu einem erheblichen Theile geklärt werden können, wenn jeweilig genau angegeben würde, was man denn eigentlich unter den strittigen Systemen verstehe, und wenn nur die einfachen Fragen vorgelegt würden, ob man sich für einen unbeschränkten Artikel-tarif, für Bildung einer begränzten Zahl von Klassen oder dafür entscheide, dass von allen Gütern der gleiche Frachtsatz erhoben werde, ob man die Unterscheidung von offenen und bedeckten Wagen für gut finde, ob man je nach der aufgegebenen Güter-

menge den Transportpreis verschieden bemessen haben wolle, oder ob jede Zentnermeile gleich hoch belastet werden soll u. s. w.

Ist das Elsass-Lothringische System kein natürliches von der Art, wie es eigentlich nach der üblichen Begründung desselben sein sollte, so hat sich das gemischte noch mehr von dem Gedanken emanzipirt, als ob der Transportpreis lediglich nach der zurückgelegten Entfernung und der Quantität der aufgegebenen Güter zu bemessen sei. Schon die Thatsache seiner Einführung scheint mir ein Zeichen zu sein, dass es auch im Tarifwesen Einseitigkeiten zu meiden gilt. Diese Bemerkung lässt sich ganz vorzüglich auf das Bestreben anwenden, das Tarifwesen eines grossen Landes nicht allein in seinen Grundzügen, sondern auch in allen seinen Einzelheiten unifizieren zu wollen. Hiermit wird immer das Interesse der einzelnen Bahnverwaltungen, sowie die Mannigfaltigkeit des so wechselvollen Verkehrs im Widerspruch stehen. Dies erklärt denn auch, dass gegenüber dem Verlangen nach Einheitlichkeit mit grosser Entschiedenheit für die Möglichkeit gekämpft wird, allenfalls eine Art Dispensation eintreten lassen zu können.

XV.

Ausnahmetarife.

Das Tarifschema mit seinen Maximalsätzen, wie es ganz allgemein für die deutschen Bahnen in Vorschlag gebracht worden sei, meinte man, solle für alle Verwaltungen obligatorisch sein. Da nun aber Konkurrenz und lokale Bedürfnisse bisweilen eine schablonenmässige Behandlung durchaus nicht gestatteten, so sollten für einzelne Artikel anderweite Sätze, abweichend von denjenigen der allgemeinen Wagenladungsklassen oder der Spezialtarife, wenn die betreffenden Artikel den letzteren zugetheilt seien, in der Form der Ausnahmetarife gebildet werden können. Gegen die „unbeschränkte Zulassung“ dieser Ausnahmetarife hat man eingewandt, sie biete die Gefahr, dass durch eine weitgehende Benutzung der eingeräumten Befugniss das Tarifschema nach und nach durchlöchert und es so der Bahn ermöglicht werde, die Tarife ganz nach ihrem Sinne zu gestalten und damit allen guten Absichten, die man im staatswirthschaftlichen Interesse durchzuführen gedachte, zu vereiteln. Es dürfe aber den einzelnen Bahnverwaltungen das Recht nicht zustehen, gegenüber den hundertfach verwickelten Faktoren und Bedingungen der Produktion und Konsumtion einer Volksgemeinschaft des 19. Jahrhunderts eine nach allen Seiten regelnde und beherrschende Thätigkeit gewissermaassen gleich einer eingreifenden Vorsehung sich vindiziren zu wollen. Es dürfte nicht von ihnen abhängen, an irgend einem Punkte des Vaterlandes durch künstliche Bildungen, wie die Ausnahmetarife, Industrien grosszuziehen und gleichzeitig an anderen Orten die von der Natur gegebenen Erwerbszweige zu bedrücken oder selbst zu unterdrücken.

„Ausnahmetarife pflegen auf Antrag einzelner Kaufleute oder Industrieller oder eines immerhin mehr oder minder begrenzten Kreises von Interessenten zugelassen zu werden, denen sie einen augenblicklichen Vortheil verschaffen, während die Konkurrenten desselben Industriezweiges, welche von der eintretenden Ausnahmetarifirung bezw. der vorzunehmenden Deklassifizirung erst später erfahren, dadurch nicht selten auf das Empfindlichste geschädigt werden“ (Der einheitl. d. Gütertarif, S. 10). „Mit der Annahme von Einheitssätzen ist dagegen den steten Veränderungen ein für alle Mal ein Ende gemacht und dem Handel und Verkehr eine dauerhafte Unterlage gegeben, auf welcher bestehende Geschäftsverbindungen sicher fortgeführt und neue angeknüpft werden können, während sich bei dem jetzigen Zustande die Transportkosten aller Vorausberechnung entziehen.“ (Das. S. 23.)

So weit, wie man befürchtet, gehen nun aber in der That gar nicht einmal die Forderungen von Privatbahnverwaltungen. Es kann das Bedürfniss vorliegen, sowohl solche Ausnahmetarife zu bilden, welche niedriger sind, als die gestatteten Maximal-einheitssätze, als auch solche, welche diese Sätze übersteigen. Für die letzteren wird die Nothwendigkeit der Genehmigung von Seiten der Aufsichtsbehörden unumwunden zugestanden. Dagegen wird verlangt, es solle die Bestimmung jener Ausnahmetransportpreise innerhalb der Höhe der normalen Tarifsätze, d. h. derjenigen, welche für den betreffenden Artikel wirklich in Geltung seien, ebenso die gänzliche wie theilweise Aufhebung derselben in das freie Ermessen der Bahnen gestellt sein.

Jedenfalls aber ist die Möglichkeit ganz und gar nicht ausgeschlossen, wirksame Garantien dagegen zu schaffen, dass von der Befugniss, Ausnahmetarife zu erstellen, ein zu weit gehender Gebrauch gemacht werde. Darum liegt auch, wenigstens bei der derzeitigen Gestaltung des Eisenbahnbesitzes und der Transportinteressen, kein zureichender Grund vor, an dem Gedanken der Einheitlichkeit mit der starrsten Konsequenz festzuhalten.

XVI.

Gelegenheits-, Sammel-, Richtungs-, Saison- und Rückfrachtentarife.

Schon mehrmals ist die Frage aufgeworfen worden, ob nicht auch der Bahn das Sammeln von Gütern zu gestatten sei, indem sie gegen Gewährung eines niedrigeren Frachtsatzes eine bestimmte Zeit mit der Verladung warten, bzw. die Beförderung gelegentlich erfolgen lassen dürfe.

Mit einer solchen Befugniss würde nun der Willkür und der ungleichen Behandlung ein weiter Spielraum geöffnet werden. Denn Gelegenheiten können nicht allein gefunden, sie können auch gemacht, mitgetheilt und verheimlicht werden. Um derartige Unzuträglichkeiten zu meiden, wird (Eine Beantwortung, S. 23) vorgeschlagen, es solle die beabsichtigte Aufgabe der Fracht angesagt werden und das Ansagen durch Anschreiben in ein öffentliches Buch erfolgen. Dann könne Jedermann eine genügende Kontrolle ausüben. Die Beförderung solle bei sofortiger Auflieferung wie bei Ansagen nach der Reihenfolge der Auflieferung resp. der Ansagen stattfinden. Bei etwaiger Nichtlieferung solle eine Konventionalstrafe gezahlt werden, theils um die Bahn zu entschädigen, theils um Missbrauch und stillschweigende Begünstigungen zu verhüten.

Mir scheint es nun, als ob ein Bedürfniss nach solchen Gelegenheits- und Sammelтарifen nicht vorliege, da die Lieferzeit für Nichtteilgut nicht allzu kurz bemessen ist. Auch würden dieselben da, wo der Unterschied zwischen Stückgut- und Wagenladungstarif das Institut der Spediteure ermöglicht, ohne Bedeutung sein.

Mögen nun auch Vorsichtsmaassregeln der angedeuteten Art

ergriffen werden, um Bestechungen und ungebührliche Bevorzungen zu verhüten, vollständig werden sich dieselben doch nicht vermeiden lassen, wenn die Lieferzeit durchaus unbestimmt ist.

Nicht die gleichen Uebelstände treten bei den Saison- und Richtungstarifen ein, da bei denselben, wenn einmal die Bedingungen, unter welchen die Preisermässigungen gewährt werden sollen, festgesetzt sind, willkürliches, subjektives Ermessen ausgeschlossen ist.

Saisontarife begünstigen den Transport bestimmter oder aller aufgegebenen Waaren zu gewissen Jahreszeiten. Dieselben sind auf Wasserstrassen, welche mit stark wechselnden Betriebschwierigkeiten zu kämpfen haben, längst bekannt und waren auch früher bei der Post eingeführt. In Deutschland waren noch Anfangs des 18. Jahrhunderts die Portosätze nicht allein verschieden je nach den Kosten der einzelnen Routen, sondern es wurde auch im Winter, wo eben die Betriebskosten grösser waren, eine höhere Gebühr verlangt als im Sommer.

Auf Eisenbahnen wird die Bildung von Saisontarifen vorzugsweise veranlasst durch die Konkurrenz mit Wasserstrassen, welche nicht in allen Monaten des Jahres gleich wirksam ist und darum nicht immer dazu zwingt, durch Herabsetzung des Frachtpreises Frachten zu erhalten oder anzu ziehen. In Ländern, in welchen der Verkehr auf Flüssen und Kanälen von Bedeutung ist und die Konkurrenz derselben mit Eisenbahnen nicht gehindert wird, kommen derartige Saisontarife häufig vor. Interessante Mittheilungen über Wesen und Bedeutung der letzteren macht Wiss in der Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft (1878 Bd. I.). Wie stark die Tarife unter dem Einflusse der Konkurrenz von Monat zu Monat schwanken, zeigt er uns in einer Tabelle, welche die folgenden durchschnittlichen monatlichen Frachtsätze für den Bushel Weizen von Chicago nach Newyork zu Wasser (auf den Seen, dem Eriekanal und dem Hudsonflusse), auf See und Eisenbahn (auf dem See nach Buffalo und von da auf der Eisenbahn nach Newyork) und auf den Eisenbahnen allein von 1868 bis 1872 inklusive angibt:

M o n a t e :	J a h r e														
	1868			1869			1870			1871			1872		
	Ganz zu Wasser	See und Eisenbahn	Ganz auf der Eisenbahn	Ganz zu Wasser	See und Eisenbahn	Ganz auf der Eisenbahn	Ganz zu Wasser	See und Eisenbahn	Ganz auf der Eisenbahn	Ganz zu Wasser	See und Eisenbahn	Ganz auf der Eisenbahn	Ganz zu Wasser	See und Eisenbahn	Ganz auf der Eisenbahn
C e n t s															
Januar . . .	—	—	51	—	—	42	—	—	42	—	—	39	—	—	39
Februar . . .	—	—	51	—	—	39	—	—	42	—	—	39	—	—	39
März	—	—	48	—	—	30	—	—	36	—	—	30	—	—	36
April	—	28	42	—	26	30	—	22	30	—	22	27	—	—	30
Mai	20	26	36	19	25	30	16	20	27	16	21	27	18	25	27
Juni	19	25	30	21	25	27	16	21	27	16	21	24	21	23	27
Juli	18	25	33	18	23	27	15	20	27	16	22	27	23	23	27
August . . .	22	26	36	19	20	30	15	20	27	18	24	30	22	23	27
September .	25	33	39	22	22	39	15	23	30	23	28	33	27	32	33
Oktober . . .	27	34	42	29	27	39	21	25	36	27	32	39	31	37	39
November . .	28	35	45	32	36	42	20	29	39	25	32	39	28	38	39
Dezember . .	—	—	45	—	—	42	—	—	39	—	—	39	—	—	39
Durchschnitt	25.3	—	42.6	24.1	—	35.1	17.5	—	33.3	21.6	22.3	31.0	26.6	28.8	33.5

„Der durchschnittliche Sommer-Eisenbahntarif von 1872 (Mai, Juni, Juli, August, September, Oktober, November) war $31\frac{2}{7}$ Cents und der durchschnittliche Winter-Eisenbahntarif von 1872 (Dezember, Januar, Februar, März, April) war $36\frac{3}{8}$ Cents, so dass der durchschnittliche Wintertarif um 16 pCt. höher als der durchschnittliche Sommertarif war. Durch Vergleichung der „Ganz per Eisenbahn“-Sätze in den Monaten Juni, Juli und August mit den „Ganz per Eisenbahn“-Sätzen in den Monaten Dezember, Januar und Februar erhalten wir eine deutlichere Illustration von der Wirkung ausgedehnter Wasserstrassen auf gleich ausgedehnte Eisenbahngelegenheiten. Der Durchschnittssatz für „Ganz per Eisenbahn“ in den oben genannten Sommermonaten war 27 Cents und der Durchschnitt für die Wintermonate war 39 Cents, so dass der Winterdurchschnitt 44,4 pCt. höher war als der Sommerdurchschnitt zur Zeit, wenn die Konkurrenz des Wassertransports in voller Kraft vorhanden gewesen. Man könnte annehmen, die Steigerung des Eisenbahntarifs in den Wintermonaten sei durch die erhöhten Transportkosten jener Jahreszeit bewirkt worden,

aber dies ist nur in einem sehr beschränkten Maasse wahr. Die Hauptursache ist die Abwesenheit der Konkurrenz von See und Kanal. Dies wird offenbar durch die Thatsache, dass, obwohl die Eisenbahntransportkosten im Oktober und November nicht grösser sind, als im Juni und Juli, doch die durchschnittlichen Frachtsätze in den ersteren Monaten 44,4 pCt. höher sind als der Durchschnittstarif in den letzteren Monaten. Die Anschwellung des Handels im Oktober und November, wenn die Gelegenheiten für Wassertransport beschränkt sind, in Verbindung mit der Thatsache, dass der Erie Kanal in diesen Monaten bis zu seiner äussersten Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen ist, verursacht ein Hochgehen in den Frachtpreisen von See und Kanal: und die Eisenbahntarife steigen auf einmal bis zur Durchschnittshöhe der Wintermonate. Es ist klar, dass in diesem Falle die gesteigerten Eisenbahnforderungen lediglich durch die Steigerung der Frachtsätze auf dem See und dem Kanal entstanden sind.“

Nicht in allen Staaten gestattet die Eisenbahnpolitik eine so weitgehende Beweglichkeit im Tarifwesen, wie sie in Nordamerika möglich ist. Doch würde ein unbedingtes Verbot der Saisontarife wenigstens überall da, wo Privateisenbahnen mit Wasserwegen konkurriren, sich füglich nicht rechtfertigen lassen.

Aber auch ohne dass eine Konkurrenz zu bestehen ist, kann Veranlassung zur Bildung von Saisontarifen gegeben sein. Dieselben können auch hervorgerufen werden durch das Bestreben, einen günstigen Einfluss auf die Frequenz auszuüben, den Fahrpreis den zeitweilig wechselnden Selbstkosten anzupassen oder eine vortheilhafte zeitliche Vertheilung des Verkehrs zu bewirken. Auf manchen Bahnen ist der Betrieb im Winter mit erheblichen und kostspieligen Schwierigkeiten verknüpft, eine Erhöhung des Transportpreises kann sich als möglich und gerechtfertigt oder auch als finanziell günstig erweisen. In anderen Fällen werden, zumal im Sommer, zeitweilige Preisermässigungen eine Erhöhung der Reineinnahme zur Folge haben. Besonders aber könnte ein Saisontarif dann am Platze sein, wenn es sich darum handelt, dem vorzubeugen, dass in der einen Zeit durch sehr starken Andrang von Gütern ein Wagenmangel entsteht, während zu einer anderen ein grosser Theil des Betriebsparks nicht in Anspruch genommen wird.

Prof. Richter erklärte sich (vor der E.-K.) gegen die Zulassung von Saisontarifen, weil durch sie einer grossen Willkür Thür und Thor geöffnet werde und der Begriff Saison ein ziemlich weiter sei. Es dürfte indessen doch wohl so schwer nicht sein, jene Willkür eng zu begränzen (Ankündigungsfrist, Maximalsätze etc.) und auch den Begriff „Saison“ für einen gegebenen Fall hinlänglich scharf zu definiren.

Eine gleichmässige zeitliche Vertheilung der Fracht will Richter nicht durch die Tarifpolitik, sondern durch Industrie und Handel selbst bewirken lassen. Eine Abhilfe dagegen, dass beim Kohlentransport die Wagen sich nicht anhäuferten, erblickt er nur darin, dass die Kohlenwerke mit den Preisen zu diesen Zeiten heruntergingen, um die Kohlen wegzuschaffen.

Diese Ansicht halte ich nicht für zutreffend. Es kann ja der Fall sein, dass Kohlenwerke in ihrem eigenen Interesse sich veranlasst sehen, ihre Preise von Zeit zu Zeit zu ändern und dass in Folge dessen Konsumenten und Händler frühzeitig ihren Bedarf an Kohlen zu decken suchen. Indessen wird es ihnen, wenn der Transportpreis immer derselbe ist, ganz gleichgiltig sein, ob und wann der Bahn wegen Ueberfluss und Mangel an Wagen eine Ausdehnung oder eine Einschränkung des Transportes erwünscht ist.

Es kann ja auch sehr leicht möglich sein, zumal die Kosten der Aufbewahrung nicht überall die gleichen sind, dass die Preisdifferenz, zu welcher sich ein Kohlenwerk allenfalls versteht, gar nicht einmal einen so grossen Reiz ausübt, dass man seine Kohlen bereits in der Zeit bezieht, in welcher sie noch nicht gebraucht werden. Alsdann bleibt, wenn kein allzugrosser Wagenpark unterhalten werden soll, nichts Anderes übrig, als einen Saisontarif einzuführen und somit selbst das eigene Interesse wahrzunehmen. Ob, inwieweit und wann eine solche Frachtpreismässigung, mit welcher eine günstigere Wagenausnutzung erzielt werden soll, eintreten hat, dies kann natürlich nicht aprioristisch allgemein vom grünen Tische oder von der Studirstube aus, sondern nur in jedem konkreten Falle durch Erfahrung bestimmt werden.

Die erwähnten „Richtungstarife“ sind solche, welche mit Rücksicht auf den vorhandenen Verkehr auf derselben Bahn oder in demselben Verlande nach einer Richtung hin niedrigere Taxen gewähren wie nach der entgegengesetzten. Dieselben können schon der Steigungsverhältnisse wegen als berechtigt erscheinen (Eine

Beantwortung, S. 21). Von grösserer Bedeutung jedoch als die praktisch in der Regel unerhebliche Differenz der Betriebskosten bei „Berg- und Thalfahrt“ dürften wohl Frequenz und Konkurrenz sein. Der Einfluss der letzteren macht sich bei dem Rückfrachten- und Differenzialtarif geltend, mit welchen die Richtungstarife in der That auch meist identisch sind.

Ueber die Zulässigkeit der Rückladungstarife sind die Meinungen ebenso verschieden, wie über die der Differenzialtarife. Dies rührt zum Theil daher, weil die Ansichten darüber, was eigentlich als Rückfracht aufzufassen sei, nicht miteinander übereinstimmen. Der Eine behauptet, in gewissem Sinne seien alle Güter Rückladungsgüter. Bertelsmann fordert (vor der E.-K.), es müsse genau festgesetzt werden, was unter den letzteren zu verstehen sei, sonst könnte man leicht die eigentliche Ladung als Rückladung betrachten und umgekehrt die Rückladung als erste Ladung. Simon (vor der E.-K.) kennt nur „gelegentliche Rückladungstarife“; wenn sie nicht gelegentlich seien, so seien sie der Regel nach Richtungstarife. Und von einem Mitgliede der genannten Kommission werden die Rückladungstarife als solche Richtungstarife erklärt, welche unter der Bedingung gewährt würden, dass Wagen vorhanden seien, welche sonst, d. h. wenn keine Herabsetzung der Preise zugestanden würde, leer zurücklaufen müssten.

Zu Gunsten der Preisermässigung für Rückfrachten wird angeführt, dieselbe sei für viele Bahnen eine Existenzfrage; namentlich sogenannte Endbahnen müssten dahin streben, wenn sie rentabel werden sollten, wenigstens etwas durch Rückfracht zu verdienen (Rüder vor der E.-K.). Sie würden sich um so mehr als berechtigt erweisen, je weniger entwickelt ein Verkehrsgebiet sei (Eine Beantwortung, S. 21). Und Reitzenstein (1874, S. 4) meint, Wiederbeladung der Wagen auf der Endstation verzögere oft, Wiederbeladung unterwegs der Regel nach immer die Rückstellung, und es liege im Interesse der Regelmässigkeit des Turnus, jede Verzögerung ganz zu vermeiden oder doch auf ein Minimum zu beschränken. Es ergäben sich hieraus von selbst für die Benutzung solcher rücklaufenden Wagen erschwerende Bedingungen, insbesondere für die Dauer der Beladungsfrist und Entladungsfrist, sowie die Zeit, zu welcher das Ein- und Ausladen der Rückfrachten geschehen müsse. In allen diesen Beziehungen sei genaues

Anpassen an den Fahrplan der die Wagen zurückführenden Züge nöthig. Diese Erschwernisse für die Frachtinteressenten, welche die Verladungen in der Regel selbst besorgten, müsste durch anderweite und überwiegende Vortheile ausgeglichen werden, wenn sie ihr Gut so aufgeben sollten, dass es als Rückfracht für jene Züge dienen könne. Es folge schon hieraus, auch abgesehen von der dadurch zu erzielenden Steigerung des Transportquantums, die Nothwendigkeit besonders niedriger Preise für derartige Rückfrachten.

Nun wollen die Einen die Rückladungstarife obligatorisch machen für Jedermann, der einen rücklaufenden Wagen benutze. Andere wollen sie zulassen nur unter der Bedingung, dass derselbe Wagen von seinem Empfänger rückbeladen werde. Hiergegen wird von Ersteren eingewandt, es komme bei grösseren Entfernungen seltener vor, dass derselbe Versender Rückladungen für die entgegengesetzte Richtung habe. Ueberdies werde durch eine solche Klausel Begünstigung von Einzelnen in hervorragendem Maasse bewirkt. Wieder ein Anderer will Rückladungstarife nur unter der Voraussetzung zugelassen wissen, dass ganze Züge belastet werden, eine Bedingung, welche freilich die Anwendung jener Tarife auf eine sehr geringe Zahl von Fällen beschränken würde, wenn nicht etwa dem Speditionswesen weitgehende Konzessionen gemacht werden sollen.

Von einer solchen Beschränkung ist nur noch ein kleiner Schritt zum vollständigen Verbot der Rückladungstarife, welches von Vielen schon deshalb gewünscht wird, weil dieselben zu willkürlichen Bevorzugungen Einzelner und zur Korruption der Beamten zu führen geeignet seien. Auch bewirkten (?) sie leicht die Entstehung von Differenzialtarifen und störten jedenfalls die Einfachheit des Systems. — Dass Bestechungen und einseitige Begünstigungen sehr leicht vorkommen können, wenn die Rückladungstarife den Charakter reiner Gelegenheitstarife tragen, ist nicht zu bestreiten. Doch würde dieser Uebelstand nur in geringem Grade oder gar nicht vorhanden sein, wenn überhaupt alle in einer Richtung transportirten Güter zu ermässigtem Satze befördert werden oder wenn man die Begünstigung für die Benutzung gewisser Arten von Wagen, welche für bestimmte Frachten dienen (Vieh-, Kohlenwagen etc.), zugesteht. Im ersteren Falle würde man freilich, wie von einer Seite befürchtet wurde, leicht

dahin kommen, diejenige Richtung als Rückfrachtenrichtung anzusehen, nach welcher die wenigsten Güter laufen. Doch würde hiergegen vom Standpunkte der Transportinstitute aus gerade Nichts zu erinnern sein, sobald die Billigkeit in der That eine rentable Steigerung der Frequenz und somit eine vollständigere Ausnutzung vorhandener Wagen zur Folge hat. Würde ein solches Resultat nicht erzielt, würde, wie v. Laer (vor der E.-K.) befürchtet, durch die Begünstigung der Rückfrachten weiter Nichts bewirkt, als dass die Bahn mit Opfern spedirt und die Hinladungstarife erhöhen muss, könnten ferner die Wagen, welche von der Endstation leer ablaufen, auch unterwegs in der Art gefüllt werden, dass keine Einbusse an Einnahmen entsteht, dann allerdings würden die Rückladungstarife ganz und gar nicht am Platze sein.

Erblickt man darin eine Schattenseite der letzteren, dass sie zu differenzieller Bemessung der Frachtsätze führen könnten, dann muss man sie überhaupt verwerfen; denn man kann sie bei Beurtheilung ihrer Wirkungen mit den Differenzialtarifen auf die gleiche Linie stellen.

Von geringem Belang ist der Einwand, die Rückladungstarife verursachten eine grössere Komplikation des Tarifwesens, und nur von relativer Bedeutung ist der Vorwurf, welchen Buresch (vor der E.-K.) gegen dieselben erhebt, sie seien geeignet, Zustände herbeizuführen, die von reinen Zufällen abhängig seien, nicht aber Zustände, die sich pure aus der allgemeinen Lage der Verhältnisse ergäben, die Aufhebung derselben könne ebensoviel Unheil schaffen, wie vorher Nutzen gestiftet worden sei. Derselbe könnte nur auf Gelegenheitstarife, überhaupt auf solche bezogen werden, bei welchen ein häufiger Wechsel beliebt wird.

Nachdem Reitzenstein früher (1874) mit der oben erwähnten Motivirung sich zu Gunsten von Rückladungstarifen ausgesprochen hatte, scheint er ihnen in neuerer Zeit weniger geneigt zu sein, insofern man des durch dieselben erzielten Vortheils durch den Einfluss der Konkurrenz wieder verlustig gehen könne.

„Besondere Rückfrachttarife“, theilt er mit (1876, S. 172), „bestehen in England nirgends, und dies hängt zusammen mit dem dortigen Prinzip, die Tarife in der Regel nur nach der Wirkung, die sie auf den Verkehr üben, nicht nach dem Unterschiede der Selbstkosten zu bestimmen. Erfordere der Verkehr

so niedrige Sätze, so müsse man sie ohne Rücksicht auf die Wagenfrage gewähren, anderenfalls nicht; auch werde die Konkurrenz immer bald dahin führen, dass die einmal gewährten billigen Sätze ohne Beschränkung auf rücklaufende Wagen Anwendung fänden — so pflegen die englischen Eisenbahnleute zu sagen. Es liegt darin viel Wahres. Wenn z. B. die Köln-Mindener Bahn besonders billige Sätze für Getreide ab Hamburg nach dem Rhein in rücklaufenden Kohlenwagen gewährt, so werden die Getreidehändler in Köln etc. in Stand gesetzt, weithin rheinaufwärts unterbietend zu konkurrieren. Was liegt näher, als dass die Getreidehändler in Frankfurt a. M. die Route Hamburg-Frankfurt a. M. etc. ersuchen, ähnliche billige Sätze einzuführen, damit sie das Feld behaupten können. Da von Frankfurt a. M. nach Hamburg keine Kohlen gehen, würde hier der Satz ohne Beschränkung und nicht als Rückfrachttarif einzuführen sein, worauf dann wohl auch die Köln-Mindener Bahn jene Beschränkung fallen lassen müsste. Dass die Route Hamburg-Frankfurt a. M. die Konkurrenz nicht aufnehmen werde, weil hier nicht ohnehin laufende Wagen verwendet werden können, lässt sich kaum annehmen.“

Hiernach würden die englischen Eisenbahnfachleute sich wohl gegen Rückladungs-, nicht aber gegen Richtungstarife erklären. Doch würde das von ihnen gegen die ersteren vorgeführte Argument auch für die letzteren seine volle Giltigkeit behaupten. Soll die Bahn nicht wegen Ueberflusses an Wagen durch Preisermässigung Frachten anziehen, weil ihr die Konkurrenz nicht allein den erstrebten Gewinn aus der Hand winde, sondern sogar Verlust bereiten könne, so würden der Tarifpolitik überhaupt sehr enge Schranken gesetzt sein. Von Klassifizierungen und Differenzialtarifen dürfte sehr häufig gar keine Rede sein. Wenn überhaupt lukrative Frequenzsteigerungen durch Tarifiermässigungen erzielt werden dürfen und sollen, dann, glaube ich, würden sie besonders in dem Falle nicht zu verwerfen sein, wenn einer Bahn für die eine Richtung weit weniger Fracht zugeht als für die andere.

Wie weit nun solche Gewinn versprechenden Tarifiermaassregeln für zulässig zu erachten sind, dies hängt selbstverständlich von der Stellung ab, welche man dem Eisenbahnwesen zuweist. So würde man z. B. unter der Voraussetzung, dass die

Bahnen nicht Sonderinteressen auf Kosten der Gesamtheit dienen sollen, vom Standpunkte eines F. List u. A. aus Rückladungstarife dann verwerfen müssen, wenn sie eine der protektionistischen Tendenz, die nationale Industrie zu heben, entgegengesetzte Wirkung haben. Buresch meinte vor der E.-K., durch niedrige Rückladungstarife würden fremde Produkte billig in's Inland gebracht und damit die heimische Industrie möglicher Weise geschädigt. Darum ist auch Bilinski (S. 13) der Ansicht, es dürften manchmal handelspolitische Rücksichten gegen jene ermässigten Tarife sprechen. Die stärksten Hinfahrten bestünden nämlich in der Regel aus Rohstoffladungen (?). Seien nun aus dem Bestimmungsorte nicht wiederum etwa andere Rohstoffe zurück zu verführen, so würden die Rückfrachten nur in Fabrikaten bestehen. Das Fabrikat habe aber schon an und für sich vor dem Rohstoffe den Vortheil, dass es in kleinem Volum einen grossen Werth repräsentire, folglich leicht und billig verführt werden könne; bekomme es noch dazu Frachtermässigungen, so würden dieselben gleich Importprämien wirken, und das Land, welches ohnehin das Unglück habe, Rohstoffe, z. B. Getreide, in's Ausland auszuführen, statt sie bei sich zu verarbeiten, wäre noch dazu einer künstlich unterstützten Konkurrenz seitens der ausländischen Fabrikanten ausgesetzt, durch welche die Entwicklung einer heimischen Industrie von vornherein in Frage gestellt wäre. Aus diesen Gründen könne man nur etwa billigere Rückfracht von Kohle gegen Hinfracht von Getreide u. dgl. als unschädlich betrachten.

Ich glaube übrigens, Bilinski würde bei seinen Anschauungen gegen eine Frachtpreisermässigung Nichts einzuwenden haben, wenn Lebensmittel, Roh- und Hilfsstoffe eingeführt und fertige Fabrikate ausgeführt werden. Der Rückladungstarif hat eben seine zwei Seiten, wie ja auch jede Bahn ihre zwei Endpunkte hat. Er kann im einen Fall die nationale Industrie schädigen, während er dieselbe im anderen begünstigt.

Dies gilt aber auch ganz vorzüglich von dem Differenzialtarif, welcher nun noch einer Besprechung unterzogen werden soll.

XVII.

Der Differenzialtarif.

Der Differenzialtarif hat in der letzten Zeit die öffentliche Meinung sehr stark beschäftigt. Er wurde in der Presse wie in Versammlungen langen Besprechungen unterzogen, ohne dass jedoch in der Regel eine Versöhnung der einander gegenüberstehenden Meinungen erzielt werden konnte. Dies rührt zum Theil daher, dass die Grundsätze, die man bei der Tarifierung in Anwendung bringen will, nicht miteinander vereinbar sind, zum Theil aber auch daher, dass man versäumte, vor Beginn der Polemik den Streitpunkt gehörig festzustellen. Der

A. Begriff

Differenzialtarif ist nämlich keineswegs ein feststehender. Ganz allgemein könnte man unter demselben jeden Tarif verstehen, welcher „für eine bestimmte Transportleistung einen günstigeren Frachtsatz ergibt als ein anderer“. So bezeichnet ihn v. Varnbüler (S. 15) als einen solchen „Tarif, welcher in Berücksichtigung besonderer konkreter Verhältnisse auf längere oder kürzere Zeit in grösserer oder geringerer Ausdehnung als Ausnahme von den die Regel bildenden Tarifen, also auch von den Spezialtarifen, angewendet wird.“

Ebenso meinte Dr. Friedenthal in seiner am 29. April 1876 im preussischen Abgeordnetenhaus gehaltenen Rede:

„Unter Differenzialtarifen im weiteren Sinne des Wortes versteht man jede Abweichung von der Norm, nach welcher ein bestimmter Artikel zu einem bestimmten Satze auf eine bestimmte Normativentfernung, die Meile, den Kilometer, befördert wird.“

Gewöhnlich fasst man jedoch den Begriff in einem beschränkteren Sinne auf, indem man an die verschiedenartige Tarifierung ein und derselben Güterart denkt. Dieselbe kann nun dadurch veranlasst werden, dass:

1. auf verschiedenen Linien ein ungleicher Meilensatz erhoben wird;
2. der Transportpreis kleiner Quantitäten aufgebener Güter pro Gewichtseinheit höher ist, als der von grösseren Massen;
3. für verschiedene Längen der durchlaufenen Strecke ein ungleicher Meilensatz in Anrechnung kommt.

In England wird nach Cohn (II, S. 400) mit dem Worte Differenzialtarif überhaupt die Verschiedenheit der Meilensätze auf verschiedenen Strecken und Längen bei dem gleichen Gute bezeichnet. Die Wirkung einer solchen differenziellen Tarifierung auf verschiedenen Linien kann, wenn einmal Konkurrenz in Frage kommt, derjenigen ganz gleich sein, welche dadurch hervorgerufen wird, dass auf ein und derselben Bahn ungleiche Frachtpreise festgestellt sind. „So ist z. B.“, wie es in einem Reskripte des preussischen Handelsministers vom 14. April 1876 heisst, „die deutsche Spritproduktion nicht etwa nur dann geschädigt, wenn die Frachtsätze Hamburg-Basel und Hamburg-Mannheim niedriger gestellt sind, als etwa Lüneburg-Basel und Lüneburg-Mannheim oder Hannover-Basel und Hannover-Mannheim, sondern sie ist es auch in dem Falle, wenn die Fracht von gleich weit oder näher gelegenen schlesischen oder sächsischen Stationen höher gestellt ist als jene ab Hamburg“.

In Deutschland wird in der Regel als Differenzialtarif derjenige verstanden, welcher bei ein und demselben Artikel auf ein und derselben Linie für längere Strecken einen geringeren Transportsatz pro Zentner und Meile berechnet als für kürzere.

Dass Frachtrabatte oder die allgemeine Prämiirung voller Wagenladungen sehr leicht differenzielle Tarifierungen der erwähnten Art zur Folge haben können, wurde bereits oben angeführt.

Nun kann der Preis für die Längeneinheit mit zunehmender Entfernung in der Art sinken, dass für den Versender die Transportkosten für grössere Entfernungen absolut höher sind, als für kürzere, oder auch dass dieselben für grössere Strecken im Ganzen

kleiner werden. Im ersteren Falle spricht man von „Differenzialtarifen mit fallender Skala“, im zweiten von „Frachtdisparitäten“.

So würden z. B. Differenzialtarife mit fallender Skala vorliegen, wenn gezahlt würde bei einem Transporte auf eine Entfernung von

10 Meilen, 2 Mark pro Meile und 20 M. im Ganzen

20	„	1,5	„	„	„	„	30	„	„	„
30	„	1,3	„	„	„	„	39	„	„	„
40	„	1,2	„	„	„	„	48	„	„	„
50	„	1,1	„	„	„	„	55	„	„	„
60	„	1,0	„	„	„	„	60	„	„	„

Mit echten Disparitäten hätten wir es dagegen zu thun, wenn zu entrichten wären bei

10 Meilen, 3 Mark pro Meile und 30 M. im Ganzen

20	„	1,4	„	„	„	„	28	„	„	„
30	„	0,8	„	„	„	„	24	„	„	„
40	„	0,5	„	„	„	„	20	„	„	„
50	„	0,3	„	„	„	„	15	„	„	„
60	„	0,2	„	„	„	„	12	„	„	„

Diese beiden Arten von Tarifrungen kommen im wirklichen Leben nicht selten vor. Beispiele liessen sich in grosser Zahl anführen. Ich erlaube mir, einige der beliebtesten, welche in verschiedenen Artikeln und Broschüren zitiert werden, hier wieder zu geben. (Vergl. auch oben S. 164.)

Im Jahre 1870 beschwerte sich die Stadt Würzburg, dass für Getreide, welches in Wagenladungen von Breslau nach Würzburg transportirt werde, zu zahlen sei

für die Strecke Breslau—Görlitz . 4,16 Sgr. pro Ztr.,

„ „ „ „ Görlitz—Würzburg 15,82 „ „ „

mithin für d. Strecke Breslau—Würzburg 19,98 Sgr. pro Ztr.

Dieselbe Waare, direkt von Breslau über Görlitz, Leipzig und Würzburg bis nach Frankfurt a. M. gefahren, kostete nur $18\frac{3}{4}$ Sgr.

Die Durchgangsfracht für Stückgüter der Normalklasse beziffert sich im direkten Verkehre von Hamburg über Dresden nach Wien auf 4 Mark pro 50 Kilo.

Zur Gleichstellung des Binnenlandes müssten die Frachtpreise sich belaufen:

von		sie sind aber in Wirklichkeit	
Hamburg—Dresden	auf	1,80 M.,	2,62 M.
Dresden—Wien	„	2,20 „	2,25 „
		4,00 M.	5,47 M.
Hamburg—Riesa	„	1,56 M.	2,34 M.
Riesa—Dresden	„	0,19 „	6,32 „
Dresden—Bodenbach	„	0,25 „	0,49 „
Bodenbach—Brünn	„	1,40 „	2,96 „
Brünn—Wien	„	0,60 „	1,47 „
		4,00 M.	7,58 M.

„Für den direkten, aus Hamburg über Prag nach Wien und Pest gehenden Verkehr bestehen Differenzialtarife, welche das horrende Missverhältniss erzeugen, dass z. B. Glas, ein Hauptartikel Böhmens, von Bodenbach nach Pest 2 fl. 3 kr., von Hamburg nach Pest 1 fl. 56 $\frac{1}{2}$ kr. pro Zentner zahlen muss, dass Soda von Aussig nach Pest 98,3 kr., von Hamburg nach Pest 1 fl. 11,9 kr. zahlt, so dass hier auf die Strecke Hamburg—Bodenbach ein Tarifsatz von einem halben Kreuzer entfällt. Noch frappanter sind die vom Fabrikanten Jordan in Tetschen angegebenen und von der Prager Handelskammer bestätigten Daten. Darnach zahlen eine Menge von Waaren, darunter solche, die in Böhmen produziert werden, auf der Strecke von Hamburg nach Wien, d. i. 146,9 Meilen, 15—19 Sgr., während auf der gebrochenen Strecke 48 Sgr., nämlich von Hamburg nach Bodenbach (75,9 M.) 22—23 Sgr., von Bodenbach nach Wien (71 M.) 25 Sgr. gezahlt werden müssen. Jedenfalls ist die Fracht von Hamburg nach Wien um 6—10 Sgr. billiger als die von Bodenbach nach Wien, und da auch der Tarif von Dresden um 5 Sgr. billiger ist, als der von Bodenbach aus, so pflegen Fabrikanten aus den nordwestlichen Theilen Böhmens ihre Waaren erst nach Dresden und von daher direkt nach Wien zu versenden, was ihnen trotz erheblicher Zollzahlungen bedeutend billiger zu stehen kommt. Ein ähnliches Beispiel könnte ich wieder aus Galizien, und zwar von dessen westlichen Gränzgebieten zitiren. So besteht für galizisches Getreide ein Differenzialtarif für den Fall der Ausfuhr nach Preussen via Oswiecim (so war es wenigstens vor einigen Jahren). Nun befinden sich sowohl in der österreichischen Gränzstadt Oswiecim, als auch in der von dort einige Tausend Schritte entfernten preussischen

Ortschaft Neu-Berun Kunstmühlen: was ist nun die Folge des Differenzialtarifes? Die, dass die Neu-Beruner Mühlen österreichisches Getreide bedeutend billiger verfrachtet bekommen als die Osmiecimer, und dass die letzteren desshalb oft bessere Rechnung finden, österreichisches Getreide trotz des Einfuhrzolles aus Neu-Berun zu beziehen, als es auf dem Markte in Oswiecim selbst zu kaufen“. (Bilinski S. 10).

Die englischen Tarife sind nach Reitzenstein (1876, S. 36) durchweg für weitere Strecken im Verhältniss billiger als für kurze, zum Theil sehr bedeutend. Sie müssten es schon desshalb sein, weil für die ersteren in der Regel die Konkurrenz der See von grösserem Einflusse sei. Direkte Tarife, welche meist über weitere Strecken reichten, durch Zusammenstossen der Lokalsätze zu bilden, sei desshalb selten thunlich.

Diese Differenzialtarife sind nicht gerade mit Entstehung der Eisenbahnen neu erfunden worden; sie kamen vielmehr schon vor langer Zeit beim Wassertransporte vor. Nur springen sie bei dem modernen beweglichen Wirthschaftsleben, welches sich von der Gebundenheit durch den Raum gerne vollständig emanzipiren möchte, viel mehr in die Augen als früher.

So waren die Frachtsätze für den Rheinschiffahrtstransport auf weitere Entfernungen denen für kürzere Strecken oft fast gleich. Auch bei der Seeschiffahrt kommen ähnliche Tarifrungen vor. U. A. theilte Broemel auf dem 15. volkswirtschaftlichen Kongresse mit, im regelmässigen Dampferverkehr zwischen zwei grossen deutschen Häfen würden absolut geringere Frachtsätze berechnet als im Verkehr zwischen einem grossen und einem kleineren Hafenplatz, selbst wenn im letzteren Falle die Entfernung geringer sei. Ebenso kämen ganz allgemein im regelmässigen Dampfschiffverkehr zwischen deutschen Häfen höhere Frachten zur Erhebung als zwischen einem grossen deutschen Hafen und einem grossen englischen Hafen, obgleich im letzteren Falle die Entfernung oft das Mehrfache der Entfernung im ersteren Falle betrage.

B. Die Entstehungsursachen der Differenzialtarife

auf den Eisenbahnen sind die gleichen wie die der Güterklassifikation. Im Wesentlichen sind sie durch das Streben hervorgerufen worden, durch Tarifiermässigungen nur da, wo sie sich lohnten, eine rentable Steigerung der Frequenz sich zu sichern

oder einer drohenden Minderung vorzubeugen. Die erste Veranlassung hierzu gaben in vielen Fällen „Anträge, die aus den Kreisen der Interessenten selbst gestellt wurden“.

In erster Linie ist es die Konkurrenz mit anderen Bahnen oder Transpormitteln (Fluss-, Kanal-, See-Schiffahrt), welche eine Frachtermässigung für längere Routen erzwingt, ohne dass man dieselbe auch zwischenliegenden Stationen zuzugestehen braucht.

Ganz das gleiche Resultat kann sich ergeben, wenn die Bahnen in verschiedenen Richtungen verlaufen und miteinander konkurrierende Artikel nach ihrem Verbindungspunkte verbringen. Die längste derselben kann alsdann genöthigt sein, den Tarif für diese einzelne Waare, aber nur für die Fälle herabzusetzen, in welchen dieselbe bis zur Endstation transportirt wird.

Aber es braucht nicht gerade die Konkurrenz in Frage zu kommen, um einen Differenzialtarif im Interesse der Rentabilität hervorzurufen. Es kann auch leicht der Fall eintreten, dass Tarifiermässigungen nicht für alle Märkte eine gleich günstige Wirkung haben. Am einen Orte verursachen sie eine sehr erhebliche und vortheilhafte Mehrung der Frequenz, während sie am anderen einen praktisch bedeutenden Einfluss nicht ausüben und desswegen eine finanzielle Einbusse zur Folge haben. So ist mancher Differenzialtarif durch die Absicht geschaffen worden, den Handel einer Hafenstadt zu heben, die Industrie einer Gegend zu fördern, überhaupt durch Erweiterung des Absatzgebietes für dieselben den Verkehr wichtiger Artikel zu steigern und damit die eigenen Einnahmen zu erhöhen, während die Furcht, dadurch ungünstige Resultate zu erzielen, von einer allgemeineren Einführung der Ermässigungen abhielt.

Ferner kann auch der Wunsch, dem Nothstande einer Provinz abzuhelpen, oder auch das konsequente Streben, die Frachtsätze nach Maassgabe der Selbstkosten zu bemessen (Rückfracht, Umfang, Regelmässigkeit des Transportes), zur Bildung von Differenzialtarifen Veranlassung geben.

Endlich kann die Bildung derselben nach Krönig auch noch verursacht werden:

durch Verschiedenheit der Klassifikation der Güter im Lokalverkehr gegenüber der im Verbandsverkehre;

durch Wegfall (im Verbandsverkehre) der bei der Beför-

derung im Lokalverkehr bestehen bleibenden Expeditionsgebühr für Umexpedition auf den Uebergangsstationen von einer Bahn zur anderen;

dadurch, dass Agenten, welche für gewisse Verkehrsrichtungen aufgestellt sind, um Transporte gegen Frachtnachlass oder eine Prämie anzuziehen, nicht für alle Orte gleich thätig sind.

Schon aus dieser kurzen Darstellung der Entstehungsursachen von Differenzialtarifen geht hervor, dass letztere, wenn auch manche derselben weder planmässigen gewerblichen Ueberlegungen, noch der Anwendung volkswirtschaftlicher Grundsätze entsprungen sind, keineswegs in allen Fällen ohne Weiteres zu verwerfen sind, vielmehr unter Umständen sowohl vom staats- als auch vom privatwirthschaftlichen Standpunkte aus vollständig gerechtfertigt werden können.

Ueber die Bedeutung und die Zulässigkeit von Differenzialtarifen sind die Meinungen ebenso getheilt, wie über die Güte und Anwendbarkeit der verschiedenen Tarifsysteme selbst. So konnte denn auch die E.-K. berichten:

„Ein Theil der Sachverständigen, darunter insbesondere zahlreiche Vertreter der Landwirthschaft, verwerfen prinzipiell alle Differenzialtarife und wollen sie, soweit nicht streng auf dem Prinzip von Einzelnen beharrt wird, nur in der Form von Staffel-, Skala- und Zonentarifen zugeben“.

Unter Umständen kann der eine Differenzialtarif als sehr schädlich empfunden werden, während gleichzeitig ein anderer grossen Vortheil bringt. Damit lässt sich die Erscheinung erklären, dass erbitterte Gegner der differenziellen Tarification derselben in besonderen Fällen unter verhüllter äusserer Form das Wort reden.

So beschwerte sich bei Gelegenheit des 18. volkswirtschaftlichen Kongresses der Abgeordnete Hundt von Hafften darüber, dass der Transport der Kohlen, welche von Schlesien nach Posen und Westpreussen verbracht würden, höher zu stehen komme, als die Kohle selbst. Es müsste allgemein, wenn man von kaufmännischen Grundsätzen ausginge, der Transport einer Sache nicht höher sich stellen als der Werth der Sache selbst, weil sonst jede Kommunikation aufhöre und die Möglichkeit eines grossen Umsatzes, einer Massenbewegung der Güter ganz und gar ausgeschlossen sei. — Wollte man eine derartige Forderung als

gerechtfertigt anerkennen, so würde die Bildung vieler Differenzialtarife gar nicht zu verwerfen sein.

Dann machte s. Z. im preussischen Landtage Herr v. Lyskowski den Vorschlag, dass die Ostbahn und die Oberschlesische Bahn die Fracht so erniedrigen sollten, dass die oberschlesische Kohle auch in Westpreussen verkauft und so die englische Kohle verdrängt werden könne.

Die Doktrinen schmiegen sich oft, wenn auch auf Kosten der Logik, dem Interesse an, wie wir gerade in der Neuzeit zur Genüge wahrzunehmen Gelegenheit haben.

„Ein zweiter Theil von Sachverständigen“, heisst es in dem genannten Berichte weiter, „darunter die Mehrzahl der vernommenen Vertreter von Handel und Industrie halten die Zulassung von Differenzialtarifen im Interesse einzelner Verkehrszweige für nothwendig, erkennen aber dabei die Schädlichkeit dieser Tarife in anderer Richtung an, zumal da, wo es sich um die Einfuhr ausländischer Erzeugnisse handelt“.

„Ein Theil, insbesondere die Eisenbahnsachverständigen des Klassifikations- und gemischten Systems, halten die Differenzialtarife nicht allein für nothwendig im Interesse der Bahnen, sondern auch für durchaus geboten im Interesse der Produktion, des Verkehrs und insbesondere des konsumirenden Publikums“.

C. Die Gründe, mit welchen die Differenzialtarife befehdet werden,

sind zwar zum Theile recht scharf und schneidig, indessen doch nicht zureichend, um unter allen Umständen jede differenzielle Tarifrung als unzulässig bezeichnen zu dürfen. Dieselben sind auch thatsächlich immer nur gegen besondere Formen der letzteren gerichtet, wenden sich aber keineswegs gegen alle Grundgedanken, als deren logische Konsequenz etwa ein Differenzialtarif zu betrachten ist. Die erwähnte Polemik stützt sich im Wesentlichen auf folgende Sätze.

1. Durch die Differenzialtarife wird das Naturgesetz der räumlichen Entfernung auf den Kopf gestellt.

Unter sonst gleichen Umständen wird der Transport auf grössere Entfernungen hin immer theurer sein als der auf kürzeren Strecken. Der Differenzialtarif setzt nun den Frachtpreis

für erstere relativ, bisweilen sogar absolut niedriger als für letztere und veranlasst so mitunter das wunderliche Resultat, dass für Güter, welche an einem Orte vorbei gefahren werden, weniger zu zahlen ist, als für solche, welche dort zu entladen sind, und dass es in Folge dessen allenfalls räthlich erscheinen kann, solche Güter erst an ihrem Bestimmungsorte vorüber und dann wieder zurücktransportiren zu lassen.

Desswegen heisst es, „der Differenzialtarif verschiebt auf willkürliche Art die normalen Verhältnisse der Entfernung“ (Bergmann), er lässt „das Ferne nahe und das Nahe fern werden“ (Kölner Handelsverein, 1861). Somit zerstöre er „alle natürlichen Lagenverhältnisse, auf welchen die wechselseitigen Beziehungen der Städte und Länder zu einander aufgebaut“ seien, Die Vorzüge günstiger geographischer Lage würden aufgehoben und so die natürlichen Vorthelle, welche die Vorsehung den einzelnen Ländern und Städten unabänderlich zugedacht, ihrer segensreichen Bestimmung beraubt, die Geographie werde auf den Kopf gestellt. Während die Stadt Köln mit Rücksicht auf die ihr von der Natur verliehenen Vorthelle für die gedeihliche Entwicklung des Handels eine Begünstigung erwarten dürfe, suche die Rheinische Eisenbahngesellschaft diese Vorthelle gerade in ihr Gegentheil zu verkehren. (Kölner Handelsverein 1861).

Historisch Gewordenes, welches sich auf Grund der gegebenen Konfiguration der Erdoberfläche allmählich fest entwickelt habe, werde durch rasche willkürliche Tarifänderungen gewaltsam untergraben und dadurch würden nicht blos den Einzelnen, welche hierdurch betroffen würden, sondern der ganzen Gesellschaft ungeheuere Opfer auferlegt.

Diese Klagen können sich vorzugsweise nur auf Frachtdisparitäten, weniger aber auf die Differenzialtarife mit fallender Skala beziehen. Denn bei letzteren ist der längere Transport immer theurer als der kürzere. Dieselben stellen desshalb weder das Naturgesetz der räumlichen Entfernung auf den Kopf, noch bewirken sie etwa einen vollständigen Umsturz der ökonomischen Einrichtungen eines Landes. In einigen Fällen freilich könnte auch bei dieser Art der Tarifrung ein dem Absatzorte näher wohnender Produzent höhere Transportkosten zu tragen haben, als derjenige, welcher das fertige Produkt über eine grössere Strecke zu versenden hat. Dies wird dann geschehen, wenn der eine die Veredelung der

Rohstoffe an deren Gewinnungsorte vornimmt, während der andere dieselben vor ihrer Verarbeitung nach einem zwischen dem letzteren und dem Absatzgebiete liegenden Platze verbringt. Der erstere würde für die ganze Strecke einen geringeren Meilensatz und auch eine absolut kleinere Summe zu entrichten haben wie der letztere. Dieser Vortheil könnte unter der Voraussetzung, dass lediglich nach Gewicht und Entfernung tarifirt würde, noch dadurch gesteigert werden, dass das fertige Produkt bedeutend leichter ist als der Rohstoff. Viele Gegner der Differenzialtarife, welche den Transport von Rohstoffen vermieden wissen möchten, könnten jedoch in diesem Falle keinen stichhaltigen Grund dagegen geltend machen, dass der Gewinnungsort einen Vorzug vor anderen Plätzen voraus hat. Ist dagegen der Tarifierung das Prinzip der Klassifikation zu Grunde gelegt, so kann mit jenem unter Umständen ein Zwischenplatz trotz differenzieller Frachtsatzbemessung konkurriren.

Ich begnüge mich mit der Anführung dieser einen von den vielen Möglichkeiten, wie sie die bunte Mannigfaltigkeit des praktischen Lebens bietet, um zu zeigen, dass das erwähnte Argument keine allgemeine Giltigkeit hat.

Ebenso wird aber auch jener Einwand Disparitäten gegenüber nicht immer gerechtfertigt sein, zumal dann nicht, wenn der begünstigte Konkurrent auch ohne differenzielle Tarifierung deswegen nicht schlechter gestellt sein würde, weil er einen anderen Weg einschlagen kann. Ob und wie weit er stichhaltig ist, dies lässt sich nur durch besondere Untersuchung konkreter Fälle beantworten.

Eine willkürliche „Verschiebung der durch die Natur der Sache gegebenen Standorte“ ist freilich nicht wünschenswerth. Man darf darum mit Cohn (II, S. 433) missbilligend sich darüber äussern, wenn in allzu hohem „Maasse der Direktor der North Eastern dieses System der Ausgleichung der natürlichen geographischen Verschiedenheit, nach welchem für die längere Strecke derselbe Satz verlangt wird, wie für die kürzere, entwickelt hat, um die verschiedenen Kohlengruben trotz ihrer verschiedenen geographischen Nähe zum Markte unter gleichen Bedingungen in Konkurrenz zu bringen.“ Und es ist auch in der That „der Zweck, einen Verkehr zu entwickeln, bis zu jener Konsequenz getrieben, dass möglichst jeder Industrielle seine Rohstoffe, gleich

viel wie gross die geographische Entfernung, zu möglichst gleich niedriger Gesamtfracht nach seiner Fabrik geliefert erhalte, als eine Uebertreibung“ (Cohn, S. 440) zu bezeichnen.

Nun hat allerdings der erwähnte Satz von der Verschiebung der durch die Natur der Sache gegebenen Standorte nur Giltigkeit, wenn wir demselben die Klausel: „unter sonst gleichen Verhältnissen“ beifügen. Denn für die Standortswahl sind ja nicht allein die durch die Natur, sondern auch die durch die Kultur geschaffenen Bedingungen maassgebend. Der Ort, wo man die Rohstoffe findet, ist gerade noch nicht der beste Platz für Verarbeitung derselben. Ja — *mirabile dictu* — viele von der Natur ausserordentlich gesegnete Landstriche kennen weder eine blühende Industrie, noch einen gedeihlichen Bodenbau, während in stiefmütterlich bedachten Ländern ausdauernder Fleiss und energische Betriebsamkeit die gewaltigsten Einrichtungen und Mittel geschaffen haben, mit Hilfe deren sie die zahlreichsten und mannigfaltigsten Güter hervorbringen. So ganz rein „natürlich“ sind darum auch die Industrien nicht gerade gewachsen. Menschliche Kunst und Neigungen haben bei ihrer Schaffung immer mit die Hand im Spiele gehabt, wie auch die Veränderung menschlicher Bedürfnisse und Kräfte sehr häufig eine Ersetzung der einen Industrie durch eine andere, oder eine Verpflanzung derselben auf andere Standorte zur Folge gehabt hat.

So hat der Bahnbau überhaupt die Verrückung wirthschaftlicher Verhältnisse bewirkt. Der Verkehr hat, seitdem die ersten Linien in's Leben gerufen wurden, vielfach eine ganz andere Richtung eingeschlagen, ja „die ganze Handelsgeographie Europas eine von Grund aus andere“ werden lassen. Früher wohlhabende, an Landstrassen gelegene Orte haben bedeutende Einbussen erlitten und an Knotenpunkten von Bahnen sind blühende Industriestädte entstanden. Gegenden, welche seither den Bedarf einer Stadt durch Vermittelung von Chausseen und Wasserwegen deckten, wurden ausser Verbindung mit derselben dadurch gesetzt, dass die Stadt durch andere, von ihr viel weiter entfernte Orte mit Hilfe von Eisenbahnen billiger versorgt werden kann. „Weil und so lange nicht alle Städte und Städtchen Eisenbahnverbindungen haben können, wird die Verhältnissmässigkeit der räumlichen Entfernungen durch die Eisenbahnen im grossartigsten Maassstabe verschoben und durch einander geworfen“ (Michaelis

S. 55). Und so haben denn die letzteren schon an und für sich auch ohne Differenzialtarife „das Naturgesetz der räumlichen Entfernung auf den Kopf gestellt“, indem dem eisenbahnlosen Orte gegenüber jeder Eisenbahntarif die Wirkung einer differenziellen Frachtsatzbemessung ausübte.

Nun lässt sich allerdings mit dem Hinweise darauf, dass der Eisenbahnbau überhaupt eine Verschiebung wirthschaftlicher Verhältnisse zur Folge gehabt hat, der Differenzialtarif mit seinen beklagten Einflüssen noch nicht gerade rechtfertigen. Man braucht und soll ja Uebelstände nicht etwa desswegen geduldig hinnehmen, weil auch Andere unter denselben zu leiden haben, sondern man muss dieselben in jedem gegebenen Falle möglichst zu mindern oder ganz zu beseitigen suchen. Wir stehen demnach vor der Frage, ob die Differenzialtarife wirklich die Produktion und die volkswirthschaftlichen Interessen in überwiegendem Maasse schädigen oder ob die Vortheile, welche sie der Gesammtheit bieten, weit grösser sind als die Verluste, welche sie einzelnen Industrien, Orten und Unternehmern verursachen, und ob etwa ihre Schattenseiten nicht gemildert werden können. —

Die Gegner der Differenzialtarife sind der ersteren Ansicht. Nach ihnen werden durch dieselben

2. künstliche Zustände geschaffen, welche sich auf die Dauer nicht halten liessen;

natürlich gewachsene Industrien würden durch künstlich hervorgerufene verdrängt, welche selbst wieder keine Aussicht auf einen gesicherten nachhaltigen Bestand hätten. Somit würde der Gesellschaft, da die durch augenblickliche Konjunkturen, sowie durch die Konkurrenz veranlassten Tarifänderungen sich immer wieder erneuerten, eine fortlaufende Reihe von Opfern auferlegt.

Insoweit die genannten Voraussetzungen zutreffen und Differenzialtarife in kurzen Fristen geschaffen und wieder beseitigt werden, würde freilich ein wirthschaftlicher zuverlässiger Kalkül für Industrie und Handel erschwert oder gar unmöglich gemacht werden, und es würden Stetigkeit und die für die ganze Kultur-entwicklung so wichtige Werkfortsetzung in Frage gestellt werden. Darum wäre es, wenn etwa die Differenzialtarife in Wirklichkeit „zur Schöpfung neuer Industrien an nicht geeigneten Plätzen, oder zur Eröffnung unnatürlicher Absatzgebiete“ (Bergmann)

führen, allerdings an der Zeit, mit denselben vollständig aufzuräumen, mögen nun die Bahnen sich in Privat- oder in Staatshänden befinden. —

Aus später zu erörternden Gründen kommen die Differenzialtarife vorzugsweise grossen Plätzen und Endstationen zu Gute. Desshalb werden sie auch vielfach verworfen als

3. Hebel der Zentralisirung,

welche Verkehr, Handel und Industrie, soweit sie nicht unbedingt an den Boden gebunden seien, in den Städten ersten Ranges und an den Seeplätzen konzentrirten. Hand in Hand hiermit gehe eine übermässige Förderung des Grossbetriebs und ein ungesundes Anwachsen des Kapitals in wenigen Händen. Ueber diese kapitalistischen Strömungen führen insbesondere viele Landwirthe laute Klagen, indem sie eine wirthschaftliche Verödung des platten Landes zu Gunsten eines immer mehr steigenden Uebergewichtes der Städte befürchten. Denselben gab Graf Udo Stolberg in einer im preussischen Herrenhause am 20. März 1876 gehaltenen Rede lebhaften Ausdruck, indem er auf einen konkreten Fall hinwies: „Die Strecke von Leipzig bis Bebra“, hiess es in dieser Rede, „— ich nenne nur runde Zahlen — ist 27 Meilen lang; kurz vor Bebra liegt der kleine Ort Herleshausen, er ist von Bebra etwa 4 Meilen und von Leipzig 23 Meilen entfernt. Bebra ist Verbandsstation, Herleshausen Lokalstation. Nun denken Sie sich, Herleshausen und Bebra haben jedes eine Fabrik, die beide ihre Rohprodukte aus Leipzig beziehen. Nun wäre es doch richtig, wenn der Transport von Leipzig nach Herleshausen billiger wäre als der nach dem vier Meilen weiter entfernten Bebra; man könnte das sich aber auch gefallen lassen, wenn der Transport eben so theuer wäre wie der bis Bebra, denn die vier Meilen verursachen keine grösseren Betriebskosten. Es verhält sich aber umgekehrt. Ein Lowry Rohmaterial kostet bis Herleshausen 5 Thlr. mehr als bis Bebra. . . . Nun möchte ich Sie auf die Wirkung aufmerksam machen; eine Fabrik in Herleshausen kann nicht konkurriren mit der in Bebra, und die Folge ist, dass sie eingeht und in Bebra eine zweite Fabrik gegründet wird, oder dass die bestehende sich in ein grosses Aktien-Unternehmen verwandelt. Nun denken Sie sich ein solches Netz von Verbands- und Lokalstationen über ganz Deutschland verbreitet.

Man hat es hauptsächlich diesen Differenzialtarifen zuzuschreiben, dass heutzutage Wassermühlen und gewerbliche Unternehmungen auf dem Lande nicht rentiren wollen; wir beklagen es, dass Alles von dem platten Lande fortzieht nach den grösseren Städten, nach den Zentren, und es wird dadurch auch die soziale Frage zu einer so gefährlichen gemacht. Dieses hat natürlich verschiedene Ursachen, aber eine der schwerwiegendsten ist in diesen Differenzialtarifen zu suchen.“ —

Hiernach würden die letzteren nicht allein viele industrielle Unternehmungen lahm legen, welche nicht das Glück hatten, gerade an den Orten gegründet worden zu sein, welche zu neuen Zentren des wirthschaftlichen Lebens designirt sind, sondern sie würden auch eine

4. Schädigung und Vernichtung des Zwischenhandels

zur Folge haben.

Dieser Vorwurf hat zu ziemlich umfangreichen Erwiderungen Veranlassung gegeben, welche nicht allein auf den Handel, sondern auf die gesammten Centralisationstendenzen bezogen werden können. Zunächst bemühte man sich, zu zeigen, dass die letzteren immer vorhanden seien und an und für sich nicht als schädlich bezeichnet werden könnten, weil sie doch nur Wirkung oder äussere Form des menschlichen Triebes nach Kultursteigerung seien.

Die Industrie, meint Krönig S. 98, ziehe sich nach den Gesetzen der Schwere mit elementarer Nothwendigkeit nach gewissen Punkten hin. Eine künstliche Dezentralisation zu versuchen, sei nicht Aufgabe des Staates und auch aussichtslos. Die Entwicklung aller Kulturstaaten habe schon lange vor der Entwicklung der Eisenbahnen zur Schaffung solcher Schwerpunkte im wirthschaftlichen Leben jeder Nation geführt, die eine naturgemässe Anziehungskraft auf alle in ihrer Sphäre sich bewegenden kleineren wirthschaftlichen Körper ausübten.

Insbesondere wird häufig darauf hingedeutet, es hätten die Eisenbahnen überhaupt die Wirkung, den Zwischenhandel zu vernichten und grosse zentrale Stapelplätze hervorzurufen, deren Bildung im Interesse einer der Gesammtheit vortheilhaften arbeitstheiligen Gliederung liege und von denen die Zwischenorte die

gewünschten Artikel mit geringeren Kosten beziehen könnten, als wenn sie dieselben direkt von dem Gewinnungsorte holten.

Je niedriger der Transportpreis, um so schwieriger wird auch die Konkurrenz mit einem billiger produzierenden, ferner gelegenen Orte sein. Darum würden die Zwischenplätze eigentlich ein Interesse daran haben, dass der Tarif im Ganzen möglichst hoch sei. Hohe Frachtkosten sind für sie eine Schutzwehr, je mehr dieselben sinken, um so mehr wird der fremde, ferner wohnende Produzent auf dem Absatzgebiete an Boden gewinnen.

Diesem Gedanken wird in der Zeitschrift des V. d. E.-V., 1878, S. 701, für einen konkreten Fall ein recht drastischer Ausdruck gegeben. „Die neueste Denkschrift des Landwirthschaftsrathes“, heisst es daselbst, „verlangt bezüglich der Holztarife das Aufhören der Frachtdisparitäten zwischen inländischem und ausländischem Holz und befürwortet einen gleichmässigen Tarif für dasselbe von 1 Pfennig. Dieses Verlangen wird natürlich in der Absicht gestellt, die Konkurrenz des auswärtigen Holzes zu erschweren, bezw. die Absatzfähigkeit des deutschen Holzes zu erhöhen; merkwürdiger Weise würde aber durch Gewährung dieses Tarifsatzes die Einfuhr ausländischen Holzes gegenüber der heutigen Sachlage geradezu prämiirt. Gegenwärtig wird für das inländische Holz eine Frachtgebühr von $1\frac{1}{2}$ Pfennig gezahlt, während für ausländisches Holz eine solche von $1\frac{1}{4}$ Pfennig berechnet wird. Wenn man berücksichtigt, dass das heimische Holz allerungünstigsten Falles 30 Meilen Bahnfracht zu zahlen, dass aber das ausländische Holz circa 200 Meilen zu durchlaufen hat, so würde sich folgende Rechnung herausstellen: Inländisches Holz zahlt gegenwärtig auf 30 Meilen Fracht (à $1\frac{1}{2}$ Pf.) 45 Pf., ausländisches Holz gegenwärtig auf 200 Meilen Fracht (à $1\frac{1}{4}$ Pf.) 250 Pf., die Frachtdifferenz würde also nach den gegenwärtigen Tarifen 205 betragen. Kalkulirt man nun nach dem neuen Tarif, wonach das ausländische und inländische Holz gleichmässig nur 1 Pf. zahlen, so stellt sich die Fracht pro Zentner inländischen Holzes für 30 Meilen auf 30 Pf. und für ausländisches Holz für 200 Meilen auf 200 Pf., so dass die Differenz 170 beträgt. Während also jetzt zu Gunsten des inländischen Holzes ein Frachtunterschied von 205 pro Zentner besteht, wäre bei dem vom Landwirthschaftsrath vorgeschlagenen Frachtsatz nur ein solcher von 170 Pf. vorhanden. Es heisst dies mit

anderen Worten eine Prämierung des ausländischen Exports mit 35 Pf. pro Zentner.“

Und Michaelis meinte, indem er sich dabei im Wesentlichen auf den erwähnten Gedanken stützte: „Das Fundament des Zwischenhandels der mitteldeutschen Plätze beruhte hauptsächlich auf dem jetzt überwundenen Gesetze des Raumes und der Zeit, welches früher dem Breslauer auf dem Hamburgischen Markte vor dem Wiener und auf dem Wienerischen Markte vor dem Hamburger durch tausendfache Beziehungen einen sehr bedeutenden Vorsprung gab. Mit der Verminderung und Aufhebung dieses Vorsprungs verliert der Zwischenhandel naturgemäss an Boden, und wenn er auch, soweit er an den direkten Handel der Vermittlungsplätze sich anlehnt, nie ganz aufhören wird, so wird seine verhältnissmässige Bedeutung doch unzweifelhaft in hohem Grade abnehmen. Und ist etwa diese Zurückdrängung des Zwischenhandels nicht ein grosser Vortheil für unsere gesammte wirthschaftliche Entwicklung? Wir denken: mit je weniger Kapital die Transporte und Umsätze des Verkehrs vollzogen werden, um so mehr Kapital bleibt für andere Zweige der Erzeugung, für Landwirthschaft und Industrie disponibel, und um so mehr Material schaffen wieder diese anderen Zweige der Erzeugung für die Transporte und Umsätze des Handels. Nun bedeutet aber der Zwischenhandel eine Vermehrung des in der Vermittelung der Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden Endpunkten beschäftigten Kapitals, und da es uns nicht an Beschäftigung für unser Kapital, sondern an Kapital für unsere Beschäftigung mangelt, so wird das aus dem Zwischenhandel disponibel werdende Kapital, welches nicht verloren geht, sondern andere Beschäftigung suchen muss, für die Erweiterung der Produktion äusserst willkommen sein. Es ist nicht einmal vorauszusetzen, dass dieses disponibel werdende Kapital von den betreffenden Plätzen auswandert. Im Gegentheil, eben weil dieselben die von der Handelskammer lebendig geschilderte günstige Lage haben, so werden, wenn etwa Speicher eingehen sollten, Werkstätten an deren Stelle treten. Und darin sehen wir auch für die betreffenden Städte keinen Verlust. Die künstliche Aufrechterhaltung des Zwischenhandels ist ganz ebenso verlustbringend wie die gewaltsame Unterdrückung desselben.“

In diesem letzteren Satze liegt eigentlich der Schwerpunkt

unserer ganzen Frage. Es handelt sich darum, ob, wie Krönig S. 98 meint, die Differenzialtarife vielmehr selbst Wirkung als Ursache des Anwachsens der grossen Zentren sind, ob sie hervorgerufen werden durch die Rücksicht auf eine nachhaltige Rentabilität der Bahnen, bezw. auf Bemessung der Transportpreise nach Maassgabe der Selbstkosten, oder ob sie nur einseitige Interessen fördernde Produkte des Augenblicks sind, welche wirtschaftliche Umwälzungen bewirken und darum immer mit Opfern verknüpft sind, ohne dass denselben ein entsprechender Gewinn, welcher wirklichen Verbesserungen entspricht, gegenüber steht.

Viele Gegner der Differenzialtarife nehmen ganz allgemein das letztere an, dürften jedoch, wie wir später sehen werden, damit ebenso zu viel behaupten, wie diejenigen Vertheidiger derselben, welche die Ansicht aussprechen, die Interessenten der Zwischenorte brauchten überhaupt nicht berücksichtigt zu werden, die Zwischenplätze würden auch gar nicht einmal leiden, weil das disponibel gewordene Kapital nun anderweitig eine fruchtbarere Verwendung finde.

Sind Differenzialtarife wirklich Produkte eines Kalküls, der auch seine volkswirtschaftliche Berechtigung hat, sind sie theils Ursachen, theils Folgen von Zentralisationstendenzen, deren Resultate von dauerndem Vortheil sind, dann wäre es ebenso verfehlt, zu Gunsten von Einzelinteressen gegen dieselben anzukämpfen, wie es verkehrt sein würde, Maschinen zu zertrümmern, um die Vernichtung des Kleinbetriebs hintanzuhalten.

Haben dagegen Differenzialtarife in der That nicht eine Wirkung der gedachten Art, so hätten sie, vom staatswirtschaftlichen Standpunkte aus betrachtet, auch keine Berechtigung. —

Nun wird häufig behauptet, die differenzielle Tarifierung werfe nicht einmal dem Bahneigenthümer selbst einen Gewinn ab, ja sie werde nur in dem Falle nicht mit positivem Verluste verknüpft sein, wenn sie mit einer

5. Ueberbürdung des Lokalverkehrs

durchgeführt werde. Wenn es den Eisenbahnen aus finanziellen Gründen unmöglich sei, die bei dem durchgehenden Verkehre gewährten niedrigen Transportpreise im internen Verkehre zur Anwendung zu bringen, dann vermöchten sie auch im durchgehenden Verkehr keinen Gewinn abzuwerfen. „Eine oberflächliche Beurtheilung

sah in jeder solchen durch die Konkurrenz dem zu höheren Sätzen führenden Prinzipie abgerungenen Konzession einen reinen Gewinn für das Publikum. In Wahrheit ist jedoch dieser Gewinn nur Schein, denn um für einen gewissen Verkehr die Preise niedriger stellen zu können, als sie der Regel nach sein sollten, müssen die Eisenbahnen zu ihrer Schadloshaltung für andere die Preise höher halten, als sie eigentlich zu sein brauchten. Das Publikum als Ganzes hat sonach bei der ganzen Manipulation gar keinen Gewinn. Was ihm in die eine Tasche zugesteckt wird, hat man ihm vorher aus der anderen genommen. Was es an Durchgangsfrachten erspart, muss es an Lokalfrachten mehr zahlen.“ (Gehe, Tarifwirthschaft, S. 5.) Mithin wären die Differenzialtarife nichts Anderes als eine das Gerechtigkeitsgefühl der Bevölkerung stark verletzende monopolistische Ausbeutung von Zwischenstationen, denen der höchstmögliche Preis gesetzt werden kann, zu Gunsten solcher Orte, denen die Konkurrenz verschiedener Transportunternehmungen zu Gute kommt und die demnach in der Lage sind, günstigere Frachtsätze für sich zu erwirken.

Der Eine erinnert nun im Kampfe gegen die differenzielle Tarification an das eigene Interesse der Bahn; er deutet darauf hin, dass für die letztere gerade der Lokalverkehr die höchste Bedeutung habe und dass sie in erster Linie diesen zu heben bedacht sein müsse, Andere dagegen appelliren an ein gewisses Billigkeitsgefühl. So meint Prof. Richter vor der E.-K., der Lokalverkehr dürfe nicht zu Gunsten des direkten überlastet werden. Denn gerade die Landwirthschaft sei es gewesen, welche bei Anlage der Bahn Opfer gebracht habe, indem sie durch Anwendung des Expropriationsverfahrens in ihrem Eigenthumsrechte beschränkt worden sei. Ueberdies müsse sie sich eine Beschränkung in der Benutzung ihres Eigenthums durch den Bahnbetrieb fortdauernd gefallen lassen. Wenn dafür auch Entschädigungen gezahlt würden, so seien dieselben, namentlich dem fortdauernden Sinken des Geldwerthes gegenüber, nicht derart, dass sie die Nachtheile aufwiegen könnten, welche der Landwirthschaft durch eine solche Beeinträchtigung ihres Betriebes im Interesse der Landeswohlfahrt auferlegt werde.

Diese Anschauung Richter's kann ich nicht entfernt als stichhaltig bezeichnen, und zwar schon aus dem einfachen Grunde

nicht, weil eine Erniedrigung des Frachtsatzes nicht gerade oder wenigstens nicht allein Denjenigen zu Gute käme, welche durch die Expropriation wirklich gelitten haben oder auch durch den Eisenbahnbetrieb in ihrer Wirthschaft empfindlich gestört werden. Der überwiegend grösste Theil der Grundbesitzer hat weder Gelände abtreten müssen, noch braucht er mit seinem Gespanne grosse Umwege zu machen oder lange an Barrièren zu halten. Und gar die Gewerbtreibenden, welche an Zwischenstationen Waaren aufgeben, sind überhaupt nicht beschränkt worden. Dazu kommt, dass die gewährten Entschädigungen, die hergestellten Viadukte u. s. w. in der Regel einen ausreichenden Ersatz bieten dürften. Wollte man gerade Diejenigen, welche wirklich geschädigt worden sind, bedenken, so wäre hierfür doch wohl ein anderer Weg einzuschlagen.

Die Behauptung, „die Einbusse, welche bei differenzieller Tarifierung aus dem Durchgangsverkehre immer erwachse, müsse durch Frachtzuschläge auf die internen Tarife ausgeglichen werden“, ist in dieser allgemeinen Fassung jedenfalls unrichtig, Denn nicht jede Erhöhung der Transportpreise ist rentabel. Ueberdies aber dürfte es, wenn der direkte Verkehr wirklich mit positiven Verlusten für die Bahn verknüpft ist, für die letztere in der Regel vortheilhafter sein, einfach auf jene Einbussen zu verzichten und den inneren Verkehr, da dies ja der üblichen Voraussetzung gemäss in ihrer monopolistischen Macht stehen soll, zu ihren Gunsten dennoch stärker zu belasten.

Natürlich wäre darauf zu achten, ob der Durchgangsverkehr, wenn er durch Tarifermässigung angezogen werden soll, auch genügende Nachhaltigkeit in Aussicht stellt. Wäre dieselbe etwas zweifelhafter Natur, würde ferner durch die neue Konkurrenz der interne Verkehr wirklich allzustark beeinträchtigt werden, dann freilich würde die Bahn in ihrem eigenen Interesse sich der Beförderung durchgehender Güter enthalten müssen; der sichere Lokalverkehr würde für sie einträglicher sein.

Allerdings ist in dieser Beziehung wohl nicht selten falsch kalkulirt worden, was zum Theil den Schwierigkeiten einer richtigen Rechnung zuzuschreiben ist. Häufig hat man, zumal im Personenverkehr, den Durchgangsverkehr übermässig begünstigt. So ergab „eine Ermittlung auf der London and North Western, welche auf Grund von 15 Zügen angestellt wurde, dass durch das

Anhängen und Abhängen von durchgehenden Wagen zusammen 179 Personen auf den 15 Zügen der Mühe des Umsteigens überhoben wurden auf Kosten von 1274 Sitzen und auf Kosten der Unbequemlichkeit der anderen mehr als 4000 Passagiere.“ (Cohn, II, S. 132.)

In dem genannten Falle war auf die Leute, welche längere Strecken durchreisten, doch wohl zu viel Rücksicht genommen. Vielleicht erklärt sich dies auch daraus, dass dieselben die höheren Klassen benutzen. Dieses Publikum wird aber in der Regel mit viel grösserer Aufmerksamkeit und zarter Höflichkeit behandelt, als dasjenige, welches auf Holzbänken sitzt oder in Stehwagen fährt. Die Ungleichheiten in der sozialen Stellung und deren Wirkungen machen sich, wie bei anderen Gelegenheiten, so natürlich auch im Eisenbahnwesen bemerklich. —

Schon von einem anderen Gesichtspunkte aus wird der Differenzialtarif, und zwar insbesondere die Disparität, bekämpft, wenn derselbe als

6. mit dem Gerechtigkeitsgeföhle der Bevölkerung im Widerspruch

stehend bezeichnet wird, wesshalb die Begünstigung eines ferner gelegenen Ortes zum Nachtheil eines näheren zu Verstimmung und Unzufriedenheit Veranlassung gebe. So heisst es gewöhnlich in eingereichten Petitionen, man verlange „weder Staatshilfe, noch Bevorzugung, sondern nur Rechtsgleichheit“. Der Kölnische Handelsverein erklärte (1861) den Differenzialtarif als einen Gewaltstreich gegen Gleichheit, Recht und Billigkeit, als einen unmoralischen Missbrauch der monopolistischen Stellung der Eisenbahnen, welcher die sittlichen Elemente der Konkurrenz — Fleiss und Intelligenz — um ihr Recht bringe. Und ein Mann, welcher das Eisenbahnwesen zum Gegenstande eingehender Studien gemacht hat, und welchem man einseitige Sentimentalität in national-ökonomischen Dingen nicht gerade zum Vorwurf machen kann, E. Sax, sprach sich auf dem 18. volkswirtschaftlichen Kongresse dahin aus, der Nachtheil, welchen die Differenzialtarife einzelnen Interessen zufügten, würde ein zu gewaltiger, er würde ein unzulässiger sein, wenn für weitere Entfernungen ein für die gesamte Transportstrecke niedrigerer Frachtpreis erhoben würde, als für eine kürzere Entfernung. Dann würde innerhalb der Grenzen eines Wirtschaftsgebietes die Position der konkurrirenden

Produzenten und Handelsunternehmungen eine ungleiche sein; dann wäre Sonne und Wind, hinsichtlich der Frachtverhältnisse, nicht mehr gleichmässig vertheilt; dann würde künstlich der eine Platz, das eine Produktionsgebiet auf Kosten des anderen emporgehoben, und daher müsse den Differenzialtarifen eine Beschränkung zugefügt werden. Diese Beschränkung, welche Sax empfiehlt, besteht darin, dass er differenzielle Tarifrungen nur in der Form der sog. fallenden Skala angewendet wissen will. Ich glaube jedoch nicht, dass dieselbe überall wirklich nothwendig und zweckmässig sein dürfte. Es sind Fälle denkbar, in welchen ein Verbot der Disparität die beklagten Uebelstände nicht aufheben, sondern nur eine Schädigung für die Bahn im Gefolge haben würde. —

Am Bittersten wird der Einfluss von Differenzialtarifen beklagt, wenn es sich um Einfuhr fremder Waaren handelt. Man beschwert sich darüber, dass in diesem Falle

7. die differenzielle Tarifrung wie eine Importprämie wirke,

welche dem Auslande vor der heimischen Produktion einen Vorsprung verschaffe, und die von ihnen getroffenen Handelsplätze und deren ökonomische Gebiete wie ein Prohibitivzoll belaste. Besonders empfindlich werde hierdurch die Landwirthschaft berührt, weil ohnedies schon der Ackerbau des sie bedrohenden Ostens mit geringeren Kosten betrieben werden könne als der des Westens. Gegen eine solche Begünstigung der Angehörigen fremder Staaten „müsse sich aber der Patriotismus sträuben“, zumal „die Ermässigung des Transportpreises für das ausländische Produkt nicht immer den inländischen Konsumenten zu Gute komme, sondern lediglich (?) in die Tasche der auswärtigen Produzenten fliesse“.

Nun seien aber „die Eisenbahnen berufen, ein sehr wichtiges Glied in dem nationalen Wirthschaftssysteme zu bilden. Der Staat habe das Recht und die Pflicht, die Bahn den politischen sowohl als den wirthschaftlichen Interessen seines Gebietes und zwar in erster Linie gerade seines eigenen Gebietes dienstbar zu machen“ (Bilinski S. 43).

Die gegenwärtig in Deutschland herrschende wirthschaftspolitische Strömung ist nun einer solchen „nationalen“ Eisenbahnpolitik sehr günstig. Geht man ja doch schon so weit, dass man

sich nicht damit begnügt, Differenzialtarife, welche dem Auslande die Konkurrenz mit der heimischen Produktion erleichtern, zu verwerfen, sondern man verlangt auch, dass die importirten Waaren des Auslandes mit einem relativ und absolut höheren Frachtsatze belastet werden als die des Inlandes. So forderte die VII. Versammlung deutscher Forstmänner „im Interesse deutscher Forstkultur und Holzindustrie“, dass deutsches Nutz- und Bauholz zu einem niedrigeren Preise pro Zentnermeile transportirt werde als nichtdeutsches. Nun lautet aber Art. 15 des deutsch-österreichischen Handelsvertrages vom 16. Dez. 1878:

„Auf Eisenbahnen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragenden Theile gemacht werden. Namentlich sollen die aus den Gebieten des einen Theiles in das Gebiet des anderen Theiles übergehenden oder das letztere transitirenden Transporte weder in Bezug auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden als die aus dem Gebiet des betreffenden Theiles abgehenden oder darin verbleibenden Transporte“.

Bezüglich des Holzes wird wohl keine Ausnahme gemacht werden. Darum dürfte die Forderung der Dresdener Versammlung doch ein wenig über das Erreichbare hinausschiessen.

Der genannte Einwand kann aus den schon oben (S. 289) angeführten Gründen wie überhaupt die meisten, welche man gegen die differenzielle Frachtsatzbemessung erhebt, vorzüglich nur gegen Disparitäten, seltener aber auch gegen Tarife mit fallender Skala gerichtet werden. Dies ist gerade in vielen Klagen, welche über Begünstigung von fremdem Holze laut geworden sind, nicht genügend berücksichtigt worden. Man beschwerte sich — so u. A. auch die vom Reichskanzler in der Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses vom 27. März 1878 verlesene Denkschrift der preussischen Forstverwaltung — darüber, dass für österreichisches Holz pro Kilometer weniger zu zahlen sei als für deutsches. So heisst es in dieser Denkschrift: „2) Nach Münden kosten 200 Ztr. oder 20 Kbm. Holz aus Ungarn durchschnittlich pro Km. 35,72 Pf., von Halle a. d. Saale nach Münden aber 45,31 Pf., das ungarische über Halle gehende Holz wird also durchschnittlich pro 1 Km. um 9,59 Pf. billiger gefahren, als das einheimische aus der Umgegend von Halle kommende Holz, und

jenes erhält in Münden eine Bevorzugungsprämie (!) von 4,95 Pf. pro 1 Kbm. von den Eisenbahnverwaltungen vergütet, indem die Transportkosten von Neusohl nach Münden bei 1030 Km. für 20 Kbm. Holz nur 368 Mark betragen, während sie nach dem internen Tarif auf 467 M. sich belaufen sollten“.

Derartige Ausführungen sind nicht als zureichend zu betrachten, um Differenzialtarife verwerfen zu können. Gründlicher ist die Widerlegung, welche der Verein deutscher Privateisenbahnen im Laufe dieses Jahres hat veröffentlichen lassen (Beiträge) und in welcher, wie es auch verlangt werden muss, auf wirklich transportirte Mengen, Wald-, Marktpreis u. dergl. Rücksicht genommen ist.

Man hat nun die Möglichkeit, mit Hilfe der Differenzialtarife die genannte Wirkung zu erzielen, gerade als einen Vortheil der letzteren gepriesen. Sie bildeten „nicht allein gegen natürliche, sondern auch gegen künstlich geschaffene Hemmnisse des Verkehrs einen nützlichen Damm“, indem sie den Einfluss von Schutzzöllen vollständig zu paralysiren vermöchten. So werde — (die hier zitirten Bemerkungen wurden vor mehreren Jahren geschrieben) — belgisches Eisen billiger transportirt als rheinisches, weil jenes einen Zoll zu entrichten habe. Ohne Tarifiermässigung für belgisches Eisen hätte auf den Transport des letzteren verzichtet werden müssen und so habe denn der Differenzialtarif eine günstige Ausgleichung der Produktions- und Absatzbedingungen zur Folge gehabt.

Dieses zu Gunsten der Differentialtarife angeführte Argument, dieselben könnten allenfalls mit Vortheil dazu benutzt werden, um einen Schutzzoll ausser Kraft zu setzen, steht freilich auf sehr schwachen Füßen. Hat man in einem Lande sich wirklich für das Protektionssystem als nothwendig und zweckmässig entschieden, dann dürfte eine Umgehung desselben auf dem angedeuteten Wege denn doch nicht gestattet werden. Auch könnte sie gar nicht als vortheilhaft bezeichnet werden, sofern eben der Schutzzoll staatswirthschaftlich wirklich gerechtfertigt ist. Aus diesen Gründen dürfte auch eine protektionistische Politik das Eisenbahntarifwesen nicht von dem Streben nach der höchsten Rentabilität der Bahnen abhängen lassen. Sie würde, wenn die Schienenwege „in erster Linie den nationalen Interessen dienstbar“ gemacht

werden sollen, leicht dazu kommen, die Bahnen vollständig dem Staate zu überantworten. —

Bisweilen haben Disparitäten die Wirkung,

8. dass ein Transport mit grösserem Aufwande ausgeführt wird, als wirklich nöthig wäre,

indem, wie schon oben (S. 167 u. a. O.) mitgetheilt wurde, Waaren auf solchen Umwegen an ihren Bestimmungsort gesendet werden, auf welchen sie die Vortheile der differenziellen Tarification genießen. „Wolle geht aus Oesterreich nach Süddeutschland und Frankreich. Die Konkurrenz zwischen den süddeutschen und norddeutschen Bahnen hat aber die Fracht für diesen Artikel soweit hinuntergedrückt, dass Wolle von Oesterreich und Ungarn nach Strassburg und von da nach Stuttgart zurückgeführt wurde, weil, zum grossen Verdruss der Stuttgarter Wollhändler, die Fracht sich auf diese Weise billiger stellte. Ebenso gehen die Waaren von Wien nach Würzburg am billigsten über Frankfurt, und zwischen Wien und München kann wegen der Frachtdisparitäten für Getreide und Mehl eine Handelsmühle nicht bestehen. Die Fracht von Pest nach Dresden ist billiger über Leipzig als direkt dahin, und von Pest nach Hannover und selbst nach Braunschweig bestimmte Transporte (Wolle, Pflaumen) gehen am billigsten zunächst nach Bremen und von da wiederum nach Hannover bezw. Braunschweig zurück. Nun ist es, abgesehen von den Uebelständen, die sich daraus ergeben, dass selbst die grösseren Zwischenstationen an den Vortheilen der billigen durchgehenden Tarife vielfach keinen Theil haben, doch unverkennbar im höchsten Grade unwirtschaftlich, wenn die Eisenbahn ein Frachtgut von Braunschweig nach Bremen hin und zurück nicht nur ganz umsonst und ohne jeden Nutzeffekt weder für sich, noch für den Verloader oder Empfänger der Waare, sondern sogar zu einem geringeren Preise befördert, als wenn dieses Frachtgut nach Braunschweig oder Hannover direkt aufgegeben wird“ (Kreiss-Gruenwehr S. 21).

Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Konsumenten, welche zwischen den durch Differenzialtarife begünstigten Zentralstapelplätzen und dem Bezugsort wohnen, ihren Bedarf von dort, statt direkt vom Produktionsorte, zu beziehen gezwungen seien. Die Waaren würden erst an ihrem Bestimmungsorte vorüber und

nachher wieder dahin zurückgebracht. Ja die Bahn zahle sogar noch eine Prämie für die Leistung dieses zwecklosen Transportes.

Derartige Mehraufwendungen können in Wirklichkeit freilich häufig vorkommen. Sie werden auch, so lange Bahnen frei mit einander konkurrieren, niemals ganz zu vermeiden sein und dürfen dann mit den Opfern in gleiche Linie gestellt werden, welche überhaupt mit dem Wettbewerbe, wenn er auch noch so vortheilhaft ist, verbunden zu sein pflegen. Sofern es sich aber nur um ein und dieselbe Linie handelt und auf dieser „zwecklose Transporte“ stattfinden, so werden die letzteren unter der Voraussetzung, dass die Bahneigenthümer nicht gar zu unverständlich kalkuliren, doch wohl nur in relativ geringer Zahl ausgeführt. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn von einem Zentralstapelplatze aus Waaren, welche vorher dorthin gebracht worden sind, wieder rückwärts laufen. Bisweilen liesse sich auch dagegen geeignete Vorkehrung treffen, dass Waaren, welche für einen Zwischenplatz bestimmt sind, zuerst, um ihnen die Vortheile der differenziellen Tarification zu Gute kommen zu lassen, nach der Endstation gesandt werden. So wurde vom 10. September 1875 ab ein See-Transit-Tarif eingeführt für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten und Mehlprodukten von den Stationen Jassy, Tirlul, Formos, Roman, Pascani, Botusani, Leverda, Suczawa, Czernowitz nach Stettin, Hamburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde.

„Die Binnenplätze — unter ihnen Breslau — hatten in Folge der Weigerung der österreichischen Bahnen keine Aufnahme in diesem Tarif gefunden. Die Ermässigung desselben, welche vorzugsweise von den österreichischen Bahnen übernommen war, bewirkte, dass mit Ausnahme von Czernowitz die Frachten von den übrigen Galizisch-Rumänischen Stationen bis Stettin billiger wurden, als die Frachten von denselben Stationen bis Breslau. Die Bewilligung dieser Sätze jedoch war — dem Charakter des Tarifs als eines Transit-Tarifs entsprechend — an die Bedingung geknüpft, dass die Sendungen, für die er in Anspruch genommen wurde, wirklich zum Export zur See gelangten. Es wurden daher zunächst die höheren Sätze des Normal-Tarifs bis Stettin erhoben, und erst, nachdem das Gut behufs Weiterverfrachtung zur See zum Hafen abgerollt, oder behufs Weiterverfrachtung zur See entladen war, wurde gegen Vorzeigung des Schiffskonnoisements

und des Frachtbriefs die Differenz zwischen der Normalfracht und derjenigen des Spezial-Tarifs restituirt“ (Krönig S. 68). —

Man hat auch schon die Befürchtung ausgesprochen, es möchten die Differenzialtarife leicht

9. Veranlassung zu Bestechungen

geben, welche bezweckten, dass nach entfernten Plätzen adressirte und desswegen niedriger tarifierte Güter auf Zwischenstationen, für welche sie eigentlich bestimmt seien, durch Abhängung von Wagen zurückgelassen und entladen würden. Nach Kreiss-Gruenwehr (S. 16) sollen derartige Umgehungen in Wirklichkeit durch Gewährung von Trinkgeldern ermöglicht worden sein. Doch können zur Verhütung derselben jedenfalls schon ganz einfache Verwaltungs- und Kontrolmaassregeln ausreichen. Krönig (S. 104) meint, es sei übrigens die Abhängung der Wagen auf Unterwegstationen schon wegen der von der Kartirungsstation in Rechnung zu nehmenden Begleitpapiere nicht ohne Weiteres möglich und eine dieses Verfahren ermöglichende Instruktion, welche das erwähnte Trinkgeld überflüssig gemacht haben würde, sei nicht erlassen worden. —

Mitunter werden auch die Differenzialtarife desswegen verworfen, weil die sie verursachende

10. Konkurrenz mit Wasserstrassen erfolglos und unwirtschaftlich sei.

In seiner Beschwerde gegen differenzielle Tarifrungen der rheinischen Bahn behauptete der Köln. Handelsverein, die letzteren verdankten ihre Entstehung einem maasslosen Kampf gegen die wirtschaftlich nicht hoch genug zu schätzende Konkurrenz der Wasserstrasse.

Dieser Wettbewerb verdient an und für sich gerade noch keinen Tadel, wenigstens so lange nicht, als nicht die beiden in Frage kommenden Institute in einer Hand sich befinden und die Bahngesellschaft durch Tarifermässigung lohnende Frachten anziehen vermag. Erweisen sie sich dabei den Wasserstrassen gegenüber thatsächlich als übermächtig, so wäre dies im Allgemeinen ein Zeichen dafür, dass der Transport zu Lande vor dem zu Wasser den Vorzug verdient.

Eine vollständige Lahmlegung der Wasserwege durch die schon früher angegebenen Konkurrenzmanöver würde freilich für

die Gesammtheit als Ganzes genommen in der Regel nicht gerade günstig sein.

Gehe forderte desswegen auch vor der E.-K., es solle die Eisenbahn auf denjenigen Konkurrenzverkehr schlechthin verzichten, welcher ohne differenzielle Tarifierung nicht möglich sei. Doch geht dies Verlangen bei der gegebenen Lage der Dinge unstreitig viel zu weit. Ja es würde demselben nicht einmal dann konsequent Folge gegeben werden können, wenn alle Kommunikationsmittel eines Landes sich in der Hand des Staates befänden und nur mit fremden Transportwegen zu konkurriren wäre.

Der kaufmännische Verein erklärte (1875) den Transit-Tarif Rumänien-Donau nach Hamburg-Stettin für eine Vergewaltigung und tiefe Schädigung der Breslauer Interessen. Dann hiess es auch, das Motiv für die Errichtung des beklagten Tarifs — die Begegnung der Konkurrenz gegen den Seeweg über Galacz nach dem schwarzen Meere — sei hinfällig. Mit dem Seewege vermöchten die Eisenbahnen doch nicht zu konkurriren. Der leiseste Versuch würde zur Folge haben, dass die französischen, englischen, holländischen Dampferlinien vom schwarzen Meere an ihre Frachten so heruntersetzen würden, dass der Wettkampf bald zu Ende sei. (S. Krönig S. 69).

Wäre diese Ansicht richtig, dann würde Breslau ja gar keinen Grund zur Klage gehabt haben. War aber die Behauptung zutreffend, nach welcher nicht nur die Getreidehändler, Müller und andere Waarenhändler durch jenen Tarif in ihrer Existenz bedroht, Tausende von Arbeitern mit ihren Familien brodlos werden und diese traurigen Folgen theilweise schon eingetreten sein sollten, so würde der Kampf mit der Seeschifffahrt thatsächlich ein erfolgreicher sein, da ja nur die differenzielle Tarifierung die genannten Uebelstände hervorgerufen haben soll. Die Behauptung, ein Wettbewerb der Bahnen mit dem Transport zur See sei ein hoffnungsloser, scheint mir überhaupt nicht begründet zu sein. —

Petermann (S. 8) erblickt endlich in den Differenzialtarifen eine

II. Gefahr für die politische Einigkeit Deutschlands.

Dieselben, meint er, seien Konkurrenztarife, deutlicher gesagt, Kriegstarife, und da es in Folge des Staatsbahnsystems die grösseren deutschen Staaten seien, welche sich dieses Mittels gegen einander

bedienten, so werde durch diesen stillen Krieg, der bei der enormen Bedeutung der Eisenbahneinnahmen für das Gleichgewicht im Staatsbudget geradezu die finanzielle Existenz einzelner Staaten in Frage stellen könne, das Bundesverhältniss selbst in hohem Grade affizirt.

Viele Argumente, die gegen differenzielle Tarifrungen vorgebracht werden, sind durchaus hinfällig, was zumal dann klar vor Augen tritt, wenn sich unlösbare Widersprüche ergeben. Manche Beschwerden, die man hat laut werden lassen, sind, wie u. A. insbesondere Krönig zeigt, geradezu aus der Luft gegriffen. Andere sind insofern begründet, als wirklich Einzelinteressen geschädigt werden. Doch begnügt man sich dann gewöhnlich nicht damit, einfach eine solche Thatsache zu konstatiren, sondern man sucht sich Waffen in der Rüstkammer der Volkswirtschaftslehre und gelangt schliesslich zu dem Satze, dass man eigentlich nur den Vortheil der Gesammtheit, nicht aber den eigenen Nutzen im Auge habe, wenn man gegen den Differenzialtarif auftrete.

Jedenfalls haben die Differenzialtarife nicht ausschliesslich Nachtheile im Gefolge. Wenn sie auch das Interesse des Einen oder des Anderen beeinträchtigen, so bringen sie Dritten wieder einen Gewinn. Wollen die Ostseeprovinzen einen ermässigten Frachtsatz für Kohle und Eisen und wird dieses Verlangen im Interesse der nationalen Industrie erfüllt, so haben hiervon Konsumenten oder Produzenten dieser Artikel, bezw. beide einen Vortheil. Wird einzelnen Industriezweigen einer Gegend durch differenzielle Tarifrung ein grösserer Markt eröffnet, so ist ihnen die letztere ebenso von Nutzen, wie den Bahnen, welchen sie eine grössere Einnahme verschafft. Demnach handelt es sich hier wie überhaupt in der ganzen Staatswirthschaft um ein Abwägen der Interessen. Es fragt sich, welche zu leicht und welche gewichtig genug befunden werden, um Berücksichtigung zu verdienen. In der Wirklichkeit wird ja thatsächlich immer gewogen, dabei kommt es freilich gar zu häufig vor, dass Diejenigen, welche dazu die nöthige Kraft haben, zu ihren Interessen noch ein Brennusschwert hinzulegen.

Nun sind die Vertheidiger der Differenzialtarife der Ansicht, dass die Vortheile derselben im Allgemeinen grösser seien als die Nachtheile, welche in einzelnen Fällen eintreten würden, so lange

Differenzialtarife bestünden. (Sachverständiger Simon vor der E.-K.) E. Sax meinte auf dem 18. volkswirtschaftlichen Kongresse, man gebe zu, dass lokale Interessen durch differenzielle Tarifierungen leiden könnten, doch würden diese Opfer als unvermeidlich bezeichnet, mit welchen eben „die grossartige und segensreiche wirtschaftliche Umgestaltung durch die Eisenbahnära verbunden“ sei. Demnach sei man vor die Alternative gestellt, entweder zu Gunsten lokaler Interessen auf jene Errungenschaften der Eisenbahnen zu verzichten oder jene örtlichen Leiden, um grössere allgemein-wirtschaftliche Fortschritte erzielen zu können, willig zu ertragen, bezw. durch anderweite Mittel zu mildern.

Gleichzeitig äusserte sich Sax noch dahin, die absolute Negation differenzieller Tarifierung könne nur von einem Manne gefordert werden, dem die praktischen Verhältnisse des Eisenbahntarifwesens und die Vorgänge bei deren Bildung nicht vollständig gegenwärtig seien. —

Zur Entkräftung der oben genannten Argumente werden nun folgende

D. Gründe, welche die differenzielle Tarifierung zu rechtfertigen bestimmt sind,

zu Felde geführt.

I. Der Differenzialtarif ist gerechtfertigt, wenn die Selbstkosten des Transportes für längere Strecken pro Meile kleiner sind als für kürzere.

Alsdann könne er selbst nicht vom staatswirtschaftlichen, noch weniger aber vom privatwirtschaftlichen Standpunkte aus verworfen werden.

In Wirklichkeit treten Fälle der genannten Art nicht selten ein, ja es kann sogar vorkommen, dass die Gesamtfrachtkosten der kleineren Entfernung diejenigen der grösseren übersteigen. Hiernach könnte, wenn der Frachtsatz nach den Selbstkosten bemessen werden soll, ein Tarif mit fallender Skala am Platze sein:

- a. wenn gewisse von der Weglänge unabhängige Kosten gegenüber denen des eigentlichen Transportes eine erhebliche Rolle spielen.

Dies Verhältniss der verschiedenen Kosten zur Entfernung hat Michaelis (S. 57 ff.) einer eingehenden Erörterung unterzogen.

„Die Kosten, welche der Transport verursacht, lassen sich, wenn man sie in ihre Bestandtheile zerlegt, in eine Reihe ordnen,

an deren einem Ende diejenigen stehen, welche sich gleich bleiben, der Transport mag über eine Länge von 100 Meilen oder von einer Meile gehen, während am anderen Orte diejenigen stehen, welche in gleichem Verhältniss mit der Anzahl der Meilen, über welche der Transport geht, zunehmen. Zwischen ihnen in der Mitte liegen diejenigen Kosten, welche sich mit der Länge des Transports, aber nicht in demselben Verhältniss, vergrössern.

Zu den Kosten, welche sich bei verschiedenen Wegelängen des Transportes gleich bleiben, gehören die Kosten der Anfuhr zum Fahrzeug, der Verladung der Güter, der Abladung und Abfuhr, ferner der Gefahr der Beschädigung oder des Verderbs beim Auf- oder Abladen, d. h. bei denjenigen Manipulationen, welche die Hauptquelle dieses Risikos bilden. Es gehören ferner dahin die Kosten der Schreibung bei der Expedition und Abfertigung, der Lagerung, einschliesslich der Zinsen, für die Zeit von der Anfuhr bis zur Abfahrt, bei den Eisenbahnen also die Kosten der Benutzung der Bahnhöfe bei der Abfahrt und der Ankunft, sowie der Fahrzeuge während der Beladung und Entladung.

Zu den auf die entgegengesetzte Seite zu stellenden Kosten, welche sich in gleichem Verhältniss mit der Meilenzahl, welche der Transport zurücklegt, vergrössern, gehören die Kosten der Bewegung, des beladenen Fahrzeuges und der Strasse, das Risiko der Beschädigung oder des Verderbs der Waaren während der Zeit des Transports, d. h. ausschliesslich solche Kosten, welche von der Fortschaffung der Waaren unmittelbar herrühren. Ein Theil der Kosten ist gemischter Natur und liegt zwischen beiden Polen, theils dem einen, theils dem anderen sich mehr annähernd. Dahin sind namentlich auch die Gemeinkosten zu rechnen, welche nicht anders als nach Verhältniss der übrigen Kosten zu vertheilen sind.

Die Eisenbahnen sind nun aber Werkzeuge der Fortbewegung, sie setzen für diese die im Verhältniss zum Effekt wohlfeilsten Kräfte des Dampfes und der Reibung in Thätigkeit und schränken die Mitwirkung der menschlichen Arbeit bei der Fortbewegung auf ein möglichst geringes Maass ein. Sie vermindern also die mit der Meilenzahl steigenden Kosten des Transports, wogegen die sich gleichbleibenden Kosten, welche an der Anfangs- und Endstation erwachsen, durch die Eisenbahnen nicht wesentlich vermindert, zum Theil sogar vergrössert werden. Wäh-

rend z. B. der Frachtwagen unmittelbar am Speicher beladen werden kann, erfordert der Transport vom Speicher zur Bahn oft eine zweimalige Umladung. Im Allgemeinen spielt bei der sehr wesentlichen Thätigkeit, die am Anfangs- und Endpunkte des Transports behufs der Einleitung, Vorbereitung und Vollendung desselben nothwendig ist, die menschliche Arbeitskraft und menschliche Vor- und Umsicht die Hauptrolle.“

Nun habe aber, wird weiter bemerkt, der Preis der Arbeit die Tendenz, mit zunehmender Ausdehnung des Verkehrs zu wachsen. Hieraus ergebe sich das Gesetz:

„Die Entwicklung des Verkehrs und die Fortschritte der Eisenbahntechnik haben zur Folge, dass diejenigen Differenzen der durch den Transport veranlassten Kosten, welche von der grösseren oder geringeren Länge der Transportentfernung abhängen, in ihrem Betrage und in ihrem Verhältniss zu den Kostenbeträgen abnehmen. . . . Je grösser verhältnissmässig das gegen die Entfernungen indifferente Element der Verfrachtungs- und Transportkosten, desto rascher vollzieht sich in Folge der Entwicklung des Verkehrs und der Eisenbahntechnik die verhältnissmässige Verminderung der Unterschiede der Frachtkosten für verschiedene Entfernungen“. Damit werde der direkte Verkehr begünstigt und dem Zwischenhandel der auf dem Wege zwischen dem Produzenten und Konsumenten liegenden Plätze mehr und mehr der Boden entzogen.

Nun kann aber auch noch leicht der Fall eintreten, dass jene gleichbleibenden Kosten an den End- und Knotenpunkten der Bahn, wo grosse Geschäftsmassen zu erledigen sind, ein tüchtiges Personal zur Verfügung steht, eine zweckmässige Arbeittheilung möglich ist etc., absolut geringer sind, als an Zwischenstationen. Dann würden unter der Voraussetzung, dass diese Kosten wirklich eine relativ so grosse Rolle spielen, wie es von Michaelis angedeutet wird, unter Umständen selbst Disparitäten entstehen können.

Freilich würden differenzielle Tarifierungen in der Berechnung der eigentlichen Frachtgebühr in Folge des erwähnten Verhältnisses der verschiedenen Gattungen von Aufwendungen zu einander allein noch nicht erscheinen dürfen, wenn die sog. „terminals“ gesondert bemessen oder wenn die dahin gehörigen Geschäfte vom Versender bezw. von dem Adressaten besorgt werden.

Es wird indessen auch der eigentliche Transportaufwand bei Beförderungen über längere Strecken pro Meile und Masseneinheit geringer sein als bei kürzeren, wenn

- b. der durchgehende Verkehr weniger Zug- und Ueberwachungs-personal erfordert und weniger Veranlassung zu kostspieligen Verzögerungen u. dergl. gibt, als der Lokalverkehr.

„Transporte in geschlossenen Zügen, bestimmt für grosse Entfernungen, haben geringere Unkosten als gewöhnliche Transporte des engeren Verkehrs innerhalb der Endpunkte grosser Entfernungen. Durch Vermeidung des Aufenthaltes auf den Bahnhöfen, des Auf- und Abladens, des Einschiebens von Wagen, der Weichenbenutzung etc. werden gleichzeitig nicht bloß viele geldkostende Arbeiten und Umstände vermieden, sondern auch Zeitersparniss, die schnellere Ausnutzung des Materials und Personals für andere Transporte ermöglicht“ (Zeitschrift des Vereins d. E.-V. von 1872, S. 69).

Ebenso kann die Zentnermeile der grösseren Entfernung billiger sein wie die der kürzeren,

- c. wenn, wie es allerdings häufig der Fall ist, der Verkehr auf grossen Knoten- und Endstationen ein bedeutend grösserer und auch regelmässiger ist als auf Zwischenstationen und in Folge dessen Transportmittel und Arbeitskräfte durch ersteren auch vollständiger verwerthet werden können, als durch letzteren.

„Die Durchschnittshöhe des Koeffizienten der unvollständigen Betriebsmittelausnutzung steht im umgekehrten Verhältnisse zur Menge der in einer bestimmten Betriebsperiode verfrachteten Güter.“ (v. Dorn, S. 20.)

Gehe (Tarifwirthschaft, S. 8) wendet nun hiergegen ein, die grössere Rentabilität der Wagen bei kontinuierlichem Laufe werde erheblich beeinträchtigt durch die mit der zunehmenden Entfernung vom Ausgangspunkte wachsende Schwierigkeit, den Wagen prompt zurück zu erhalten, und dem vermehrten Risiko, ihn auf lange Strecken leer retour laufen lassen zu müssen. Dazu komme, dass der Transport gewisser Produkte (Getreide) je nach dem Ausfall der Ernte und dem Stande der Konjunkturen ein intermittirender sei.

Werden die hier genannten Voraussetzungen in Wirklichkeit erfüllt, dann freilich würde zu einer die grössere Entfernung begünstigenden Tarifrung keine Veranlassung gegeben sein. Es

könnte allenfalls im Gegentheil bei einem sehr lebhaften Lokalverkehre die Zentnermeile der kürzeren Strecke billiger sein als die der längeren. Doch wären hier aprioristische Behauptungen von ganz allgemeiner Natur durchaus verfehlt. Unsere Frage könnte eben doch nur in jedem gegebenen Falle speziell gelöst werden.

Zu Gunsten der Differenzialtarife führt v. Dorn (S. 21) ferner an:

d. bei langen Fahrten bildeten die mit besonderen Schwierigkeiten und Kosten zu überwindenden Strecken einen verhältnissmässig immer geringeren Theil des Ganzen.

So allgemein gefasst, ist diese Ansicht nicht gerade richtig. Auch würde, wenn die Tarifierung den besonderen Kosten der verschiedenen Strecken angepasst werden soll, unter sonst gleichen Umständen die Zentnermeile der billigeren Strecke mit einem geringeren, die der kostspieligeren mit einem höheren Frachtsatze in Anrechnung kommen als diejenige, welche durchschnittlich für die ganze Linie zu veranschlagen ist. Wir hätten dann zwar hier wie dort differenzielle Tarifierungen, aber im einen Falle nicht in dem Sinne, in welchem dieselben aufgefasst zu werden pflegen.

Aus diesem Grunde ist auch dem in den Mittheilungen des rheinischen Fabrikantenvereins (September 1877) angeführten Vorschlage, die Tarife derart zu konstruiren, dass der Frachtsatz pro Zentnermeile sowohl mit steigender Menge der aufgegebenen Güter, als auch mit zunehmender Entfernung sich vermindere, nicht ohne Weiteres zuzustimmen. Derselbe stützt sich auf die Annahme, dass weitlaufende Transporte pro Distanzeinheit billiger gefahren werden könnten, als solche, die nur eine kurze Strecke zurücklegten, und dass die Verkehrsdichtigkeit in Proportion zur Zunahme der Wegelänge, von jedem beliebigen Punkte aus berechnet, eine beinahe mathematisch formulirbare durchschnittliche Abnahme zeige. Doch treffen diese Voraussetzungen nicht in allen Fällen zu. Ausserdem aber haben bei Bemessung der Selbstkosten des Transportes nicht allein die von einem Punkte aus aufgegebenen Gütermengen in Anrechnung zu kommen, sondern alle Frachten, welche auf einer und derselben Strecke befördert werden.

Nun ist es aber auch nicht undenkbar, dass die Bemessung der Transportpreise nach den speziellen Selbstkosten eine Frachtdisparität zur Folge hat. Dies kann z. B. geschehen,

- e. wenn zwischen zwei weit auseinander liegenden Orten der Verkehr nicht allein ein sehr grosser und regelmässiger ist, sondern auch gleichzeitig die Wagen nach beiden Richtungen hin beladen laufen, während es auf den Zwischenstationen an Rückfracht fehlt.

„Ist der Ort der Bestimmung ein grosses, belebtes Verkehrszentrum, so ist natürlich viel weniger Gefahr für ein späteres Müssigstehen oder Leergehen des Wagens vorhanden, als wenn der Zielpunkt der Fahrt irgend eine Nebenstation ist, von welcher eine sofort eintretende weitere Inanspruchnahme eines disponibel gewordenen Wagens nicht erwartet werden kann.“ (v. Dorn, S. 21.)

„Wenn z. B. auf einer Linie, die von A. über B. nach C. führt, der Verkehr von A. nach C. meistens volle Wagen gibt und zugleich volle Rückfracht, während die Wagen nach B. halb leer gehen müssen und keine Rückfracht finden, so wird in der That oft der Transport zwischen A. und C. relativ und mitunter selbst absolut billiger als zwischen A. und B. geliefert werden können. So ungefähr ist das Verhältniss zwischen Binnengegenden mit starker Getreide-, Bergwerksprodukten- und Fabrikatenausfuhr nach Seeplätzen und letzteren mit grosser Rückfracht an Kolonialwaaren, Baumwolle und anderen Rohstoffen nach jenen Gegenden. . . . Dies ist das richtige Differenzialsystem, und auch gegen das heutige ist nichts einzuwenden, soweit es auf diesem Prinzipie beruht, wo es dann sehr wohl im Binnenverkehre einer etwas grösseren Bahn anwendbar ist.“ (A. Wagner, S. 584.)

Nehmen wir etwa an, zwischen A. und C. liefen Züge voll beladen hin und her, zwischen A. und B. auf der einen, B. und C. auf der anderen Seite gingen beladene Züge nur in der einen Richtung, während in der entgegengesetzten die Wagen unbelastet laufen. Koste ferner die Beförderung je eines Zuges gleich viel an Betriebsaufwand pro Meile und seien endlich die Baukosten auf allen Streckentheilen gleich hoch, so wird die Zentnermeile der durchgehenden Güter gerade halb so theuer sein, wie die der Waaren, welche auf den kürzeren Strecken befördert werden. Ist die Entfernung von A. nach B. $= s$, die von B. nach C. $= r$ und ist $r = s$, so würde der Transport der Masseneinheit von A. nach C. gerade so theuer sein, wie von A. nach B. Ist r nicht $= s$, so entsteht eine Frachtdisparität. Wäre etwa $r = ns$, so würden die Gebühren, welche für Beförderung der Massen-

einheit von A. nach C., A. nach B. und B. nach C. zu entrichten sind, sich verhalten wie die Grössen $(n + 1) s : 2 s : 2 n s$. Ist $n = 0$, so hätten wir den Fall, dass bei dem Transporte zwischen 2 Orten eine Güterart speziell Rückfracht findet, die andere dagegen nicht. Ist $n = 2$, so würde für die Fracht von A. nach B. $\frac{2}{3}$ mal, für die von B. nach C. dagegen 2 mal so viel zu zahlen sein als für die von A. nach C.

Auf Anführung weiterer Beispiele, sowie auf Erzielung einer grösseren Rechnungsgenauigkeit darf hier wohl verzichtet werden, da es nicht auf Richtigkeit in einem besonderen Fall, sondern auf Konstatirung der allgemeinen Möglichkeit von Disparitäten ankommt, welche daraus hervorgehen, dass die Frachtsätze nach den Selbstkosten der Beförderung bemessen werden.

Nun sind wir aber noch nicht so weit gekommen, dass das „Gebührenprinzip“ im Eisenbahnwesen vollständig zur Durchführung kommen könnte. Unsere Bahnen sind zum Theile Privatbahnen, gebaut, um ihren Besitzern Dividenden abzuwerfen. Auch hatten die Regierungen s. Z., als man die Anlegung von Schienenwegen begünstigen zu müssen glaubte und dem zögernden Privatkapital durch direkte und indirekte Unterstützungen aufmunternd entgegenkam, der Absicht, aus dem Transport von Gütern und Personen einen Gewinn zu ziehen, gerade keinen Stein in den Weg gelegt. Wollte man nun heute die Einnahmen der rentableren Bahnen so beschränken, dass durch dieselben nur die Kosten gedeckt würden, so würde dies einer nicht zu rechtfertigenden Konfiskation gleich zu achten sein.

So lange die Eisenbahnen Objekte kaufmännischer und industrieller Spekulation sind und ihre Anlage mit einem Risiko verknüpft ist, wird man ihnen das Recht zu einer auf Erzielung von Renten gerichteten Entfaltung ihrer wirthschaftlichen Thätigkeit nicht vollständig verkümmern dürfen. Wenigstens dürfte man nicht ohne Weiteres den Eigenthümer hindern, durch Tarifiermässigungen, mit welchen nicht gerade eine bestimmte Person begünstigt werden soll, die Frequenz zu steigern und dadurch die Rentabilität der Bahn zu erhöhen.

Aber auch die Staatsbahnen werden bei der heutigen Finanzlage, wo man im Interesse von Einnahmeerhöhungen an umfassende Reformen des Steuerwesens, an Tabaksmonopol, einträglichen —

„Schutz der nationalen Arbeit“ u. dergl. denkt, auf günstige finanzielle Resultate nicht ganz verzichten können. —

Aus diesen Gründen wird nicht allein die Verschiedenheit der Selbstkosten, sondern es werden auch

2. Rücksichten auf die Rentabilität der Bahn

bei der Bildung von Differenzialtarifen eine Rolle spielen. Wie schon erwähnt, wird nicht für alle Waaren und Märkte ein und derselbe Transportpreis gleich lohnend sein. Insbesondere werden viele Rohprodukte, welche an und für sich schon einen hohen Frachtsatz weniger vertragen, bedeutende Ermässigungen desselben verlangen, wenn es sich um Versendung auf grosse Entfernungen hin handelt. Mit Rücksicht hierauf fordert auch Art. 45 der Verfassungsurkunde des deutschen Reiches, dass bei grösseren Entfernungen für den Transport, insbesondere von Rohmaterialien für die Landwirthschaft und Industrie ein ermässigtter Tarif zur Anwendung kommen solle.

Ueberhaupt würde man häufig, wenn es darauf abgesehen ist, rentable Frachten anzuziehen, bis zu einer jeweilig gegebenen bestimmten Gränze den Tarifsatz um so mehr erniedrigen müssen, auf eine je grössere Strecke hin die Beförderung stattfinden soll.

Nun ist „die erste Vorbedingung der durch das eigene freiwillende Interesse diktirten Wohlfeilheit der Transportleistungen eine Handels- und Produktionsbedeutung des Anfangs- und Endpunktes des zu leistenden Transportes, welche auf die Wohlfeilheit den Preis eines reichlichen Absatzes setzt. . . . Da nun die Eisenbahnunternehmer als Endpunkte ihrer Bahnen verkehrreiche Plätze wählen, eben weil diese für den durch die Eisenbahn erleichterten Transport den reichsten Absatz verheissen, so folgt, dass die erfolgreichste Tarifiermässigung diejenige ist, welche den Gütertransport über die ganze Bahn von einem Endpunkte zum anderen wohlfeiler macht. . . . Die nächst dem erfolgreichsten Tarifiermässigung ist die für die Transportstrecken zwischen den einzelnen Stationspunkten der Bahn einerseits und einem der Endpunkte andererseits. Zuletzt erst kommen die Transportstrecken zwischen den einzelnen Stationspunkten. . . . Was von der einzelnen Eisenbahn, das gilt genau auch von einem Verbande mehrerer Eisenbahnen, die eine Hauptrichtung des Verkehrs auf gemeinsame Rechnung verwalten. . . . Hieraus ergibt sich für die

Entwicklung der Preisstellung der Eisenbahnen für ihre Transportleistungen das Gesetz, dass auch ohne Rücksicht auf die Konkurrenz der geschäftliche Erfolg der Tarifherabsetzungen die Eisenbahnverwaltungen veranlasst, zuerst und am wesentlichsten die Tarife für diejenigen Verkehrsbeziehungen herabzusetzen, welche die grossen Zentralplätze zu Anfangs- und Endpunkten haben, dass ferner für die Tarifherabsetzungen, in deren Genuss die dazwischenliegenden Plätze treten, die Verkehrsbedeutung und die Verkehrsbeziehungen dieser Plätze selbst massgebend sind“. (Michaelis S. 79).

Die gleiche Wirkung kann durch die Konkurrenz mit anderen Transportmitteln, seien es nun Bahnen oder Wasserwege (Fluss, Kanal, See) hervorgerufen werden. Zwischen zwei Punkten können bekanntlich um so mehr Bahnen angelegt werden, je weiter beide von einander entfernt sind. Nicht alle Linien aber werden gleiche Länge haben. Die Folge davon ist die Entstehung von Differenzialtarifen, wenn eben die längeren Bahnen auf Transporte überhaupt nicht verzichten wollen. Ebenso würden, wenn man die Frachtpreise für den Transport von Stettin nach Wien nicht niedrig beziffern wollte, die zur See ankommenden Waaren einfach ihren Weg über Triest wählen.

„Mitunter, zumal bei dem Personenverkehr, muss sogar der Tarif für die längere der mit einander konkurrierenden Linien absolut niedriger gesetzt werden als auf der kürzern, damit für die Verzögerungen und Unannehmlichkeiten der längeren Fahrt eine Entschädigung gewährt werde. So ist der Frachtsatz von London nach Paris über Dieppe niedriger als über Calais, deshalb weil der Weg ein längerer ist. (Cohn II, S. 432).

Ebenso werden Rücksichten auf die Rentabilität der Bahn leicht zur Einführung von Differenzialtarifen zwingen, wenn verschiedene Orte, an denen die gleichen Produkte gewonnen werden, mit einem und demselben Marktgebiete durch Bahnen ungleicher Länge verbunden sind.

„Nichts wäre irrationeller, deshalb, weil man jetzt in Folge eingetretener Konkurrenz nach einem Orte hin billiger transportiren muss, auch nach einem näher gelegenen, welcher der Vortheile, deren sich ersterer erfreut, nicht theilhaftig ist, mit den Transportpreisen herunterzugehen Wollte man durch staat-

liche Bestimmung verbieten, dass die fernehin gehenden Transporte wohlfeiler sein können, als die nach näheren Punkten, so würde man möglicherweise nur einem irrigen Prinzipie zuliebe ganze Absatzgebiete verlieren, ganze Industriedistrikte schädigen, ohne andererseits irgend Jemandem eine Wohlthat zu erweisen“. (v. Weber in der Zeitschrift d. V. d. E.-V. 1877, S. 1242).

„Sie können Niemanden“, meinte Wolff-Stettin auf dem 18. volkswirtschaftlichen Kongresse, „mit der Aufhebung der Differenzialtarife einen grösseren Gefallen thun, als den russischen Rhederei-Interessenten. Die werden eine solche Beseitigung der Differenzialtarife in Deutschland als einen wahren Segen für sich betrachten, denn es werden dann die Massen von Verkehrsgegenständen, die jetzt von Russland durch Deutschland gehen, abgelenkt werden über die Ostsee oder das schwarze Meer“.

Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse stellte er in Verbindung mit Ehlers den Antrag:

„Die Differenzirung der Eisenbahn-Frachtsätze wird durch die Konkurrenz der Eisenbahnen unter einander und mit anderen Konkurrenzwegen, namentlich mit der Fluss- und der Seeschiffahrt nothwendig hervorgerufen. Bei der zentralen Lage Deutschlands ist das Verbot der Differenzialtarife für unsere Eisenbahnen undurchführbar ohne Ablenkung des internationalen Verkehrs, welche nicht nur für die Rentabilität des in den Bahnen steckenden Kapitals, sondern auch für die Gesammtheit unserer sonstigen wirtschaftlichen Interessen von den verderblichsten Folgen sein müsste. Zur möglichsten Vermeidung willkürlicher Normirung der Frachttarife sollte sich der Staat resp. das Reich damit begnügen, auf erhobene Beschwerden von den Eisenbahnverwaltungen den Nachweis des ihnen durch die Konkurrenz auferlegten Zwanges zu verlangen“.

Die zitierten Anschauungen und Behauptungen dürften in der That nicht unberechtigt sein, wie sich schon an der Hand eines kleinen Beispiels zeigen lässt. Nehmen wir an, auf einer 20 Meilen langen Bahn beziffere sich bei einem Frachtsatze von $\frac{1}{10}$ der interne Verkehr auf 4000 Masseneinheiten und zwar mögen dieselben durchschnittlich 10 Meilen weit transportirt werden. Der Aufwand für Verzinsung und Amortisation der Baukapitalien belaufe sich auf 1000, die übrigen Transportkosten seien pro Meile und Masseneinheit $\frac{1}{40}$. Der interne Verkehr würde demnach einen

Ueberschuss von 2000 über sämtliche Kosten einschliesslich der Verzinsung abwerfen. Es möge nun Aussicht vorhanden sein, einen durchgehenden Verkehr von 2000 Masseneinheiten anzuziehen unter der Bedingung, dass der Preis nicht höher als $\frac{1}{20}$ gesetzt werde, so wird dieser neue Verkehr einen Ueberschuss von 1000 über die von ihm veranlassten Mehrkosten ergeben. In Folge der neuen Konkurrenz möge nun der interne Verkehr auf 3000 Masseneinheiten sinken. Die Bahn wird alsdann immerhin einen Gesamtüberschuss von 2250 statt wie vorhin von 2000 erzielen. Wollte man nun, wie vielfach gefordert wird, den Frachtsatz für alle Waaren auf $\frac{1}{20}$ festsetzen, erhöhe sich in Folge dessen der interne Verkehr auf 5000 und sinke der Durchgangsverkehr auf 1000 Masseneinheiten, so würde der ganze Ueberschuss, welchen die Bahn gewinnt, nur 750 betragen.

Stellen wir uns lediglich auf den Standpunkt der Rentabilität der Eisenbahn, so haben wir uns, wenn es gilt, durchgehende Frachten anzuziehen, zunächst zu fragen, wie hoch werden die von den letzteren bewirkten Mehraufwendungen sein und wie hoch wird sich ferner der Verlust belaufen, welcher jetzt durch Beeinträchtigung des internen Verkehrs erwächst. Ist die Summe dieser beiden Posten kleiner als die Einnahme, welche man aus dem Durchgangsverkehr erhoffen darf, so würde die Bahn aus einer differenziellen Tarifierung unstreitig einen Vortheil erzielen. Es braucht deshalb der Preis für die Lokalfracht noch nicht gerade erhöht zu werden, um das Defizit, welches der Durchgangsverkehr veranlasst, zu decken. Denn ein solches Defizit muss ja doch nicht immer eintreten, und Erhöhungen des Frachtsatzes für den internen Verkehr können unter Umständen ebenso wohl eine Verringerung der Reineinnahmen zur Folge haben, wie eine Ermässigung desselben.

Hiernach kann eine Bahn allenfalls auch aus dem durchgehenden Verkehre einen Gewinn erzielen, selbst wenn es ihr „aus finanziellen Gründen unmöglich ist, die bei demselben gewährten niedrigen Transportpreise auch im internen Verkehre zur Anwendung zu bringen“.

Von der Summe des auf den bayerischen Staatsbahnen beförderten Gütergewichtes kamen

	im Jahre	1873	1874
a) auf den internen Verkehr		45.0 pCt.	43.6 pCt.
b) „ „ direkten „		44.3 „	44.3 „
c) „ „ Transit- „		10.7 „	12.1 „

Die Einnahme betrug pro Meile und Zentner

a) im internen Verkehr	0.753 Kr.	0.824 Kr.
b) „ direkten „	0.703 „	0.712 „
c) „ Transit- „	0.636 „	0.695 „

Hätte man von allen transportirten Gütern 0,636 bzw. 0,695 Kr. pro Ztr. und Meile erhoben, so würden unter der Voraussetzung, dass damit keine nennenswerthe Erhöhung der Frequenz hervorgerufen worden wäre, die Einnahmen um 11—12 pCt. gesunken sein.

Ebenso würde man auf den sächsischen Bahnen ein ungünstiges Resultat erzielen, wenn man dem internen Verkehr auch den dem Durchgangsverkehr zugestandenen Vorthail einräumen wollte. Auf denselben wurden im Jahre 1874 verfrachtet 155.484.825 Ztr. Davon haben durchlaufen:

Zentner =	pCt.	eine Weglänge bis zu
111.446.650	71.8	14 Meilen
38.534.848	24.7	30 „
4.703.786	3	40 „
799.541	0.5	60 „

Diese Zahlen zeigen uns freilich, welche hohe Bedeutung der Lokalverkehr hat, aber sie sagen uns keineswegs, dass man in allen Fällen auf die lediglich durch Tarifiermässigung zu gewinnenden Frachten verzichten müsse.

Was nun für die Bahn finanziell am vortheilhaftesten sein wird, dies kann nur von Fall zu Fall beurtheilt werden.

Zu welch' verschiedenen Resultaten man hierbei gelangen kann, das deuten folgende Zahlen aus der preuss. Eisenbahnstatistik an. Es kamen nach derselben im Jahre 1874

	auf den Lokal- verkehr	auf den direkten u. Durchgangsverkehr
von den beförderten Gütern	654.125.404	945.050.079 Ztr.
„ „ „ Personen	95.755.688	13.818.083 Pers.

Von den Einnahmen des Personenverkehrs kommen an Prozenten

	im Jahre	1874	1873	1872	1871	1870
Auf den Binnenverkehr		69.89	68.73	66.93	62.65	66.00
Auf den direkten und Durchgangsverkehr		30.11	31.27	33.07	37.35	34.00

Von den Einnahmen des Güterverkehrs kommen an Prozenten:

	im Jahre	1874	1873	1872	1871	1870
Auf den Binnenverkehr		35.92	37.41	38.20	37.02	39.65
Auf den direkten und Durchgangsverkehr		64.08	62.59	61.80	62.90	60.35

Schon auf Grund der in diesen Zahlen angegebenen Verschiedenheiten lässt sich wohl sagen, dass der Personenverkehr eine andere Behandlung in der Tarifierung erforderlich machen könne als der Güterverkehr. Und welche Mannigfaltigkeiten wird erst der letztere bieten, wenn wir zwischen verschiedenen Güterarten, Zeiten und Bahnen eine Parallele ziehen!

Eine aprioristische Behauptung in der gedachten Beziehung aufzustellen, wäre darum ganz verkehrt. Dieselbe würde nur ein Zeugniß dafür ablegen, dass man im Gebiete der Nationalökonomie mit flachen Oberflächlichkeiten und unbegründeten vorgefassten Meinungen debütiren darf, welche in den exakten Disziplinen nicht so leicht geduldet werden. —

In den angezogenen Fällen, in welchen Transportpreise mit Rücksicht auf vorhandene Konkurrenz ermässigt werden mussten,

3. haben die Zwischenstationen keinen Grund zur Klage.

da für sie durch die differenzielle Tarifierung gar keine Schädigung erwächst. Denn die niedrigen Frachtsätze haben ja schon auf dem Konkurrenzwege bestanden. Die Waaren, für welche der Differenzialtarif in Frage kommt, werden also jedenfalls, möge der letztere ihnen zugestanden werden oder nicht, zu geringerem Preise nach dem Orte ihrer Bestimmung transportirt werden. Wollten die Zwischenplätze sich dennoch wegen desselben beschweren, meinte Al. Meyer auf dem 4. Handelstage 1868, so möchten sie nur von dem einzigen Mittel, sich gegen seinen nachtheiligen Einfluss zu schützen, Gebrauch machen, nämlich immer neue Differenzialtarife fordern, dabei aber auch den Nachweis liefern, dass deren Gewährung keinen Verlust für den Eisenbahneigenthümer zur Folge habe. —

Ferner wird häufig nachdrücklich darauf hingewiesen, dass, wenn es den Bahnen gelinge, durch Preiserniedrigungen Frachten für ferner gelegene Orte anzuziehen, ohne dass sie die Transporte mit Verlust ausführten, hieraus

4. auch den Zwischenstationen der Vortheil einer Tarifiermässigung

erwachsen könne. Erfahrungsgemäss hätten sogar die Differenzialtarife als „erste gesunde Reaktion gegen das System der zu hohen Fracht, als erstes System der freien Konkurrenz im Eisenbahnwesen“ (Al. Meyer auf dem 4. d. Handelstage), der Verminderung des Frachtsatzes für den Verkehr auf kürzeren Strecken die Bahn gebrochen. In vielen Fällen würden die Bahnen gar nicht im Stande sein, die Vortheile, welche sie gewissen Verkehrsbeziehungen bieten, auch allen anderen zu gewähren. Wollte man sie, damit keine differenziellen Tarifierungen eintreten, dazu zwingen, so wären sie genöthigt, auf die Frachten, welche sie zu gewinnen beabsichtigten, ganz zu verzichten. Mit einer solchen „Verkümmerung der Ausbeutung der Eisenbahnen würde aber auch der Unternehmungsgeist für Eisenbahnen verkümmern, und die dichtere Verstrickung des Eisenbahnnetzes, welche die Verallgemeinerung der Wohlfeilheit erzwingt, würde lange auf sich warten lassen“. (Michaelis S. 86).

„Dem Ziele des möglichst niedrigen Einheitssatzes streben alle Differenzialsätze zu und ziehen das Gros der Tarife nach sich, in dem einen Falle schneller, in dem anderen langsamer“ (Krönig S. 83). Demnach würde den Differenzialtarifen die Tendenz zur Verwohlfeilerung inne wohnen und das Verlangen nach einer Ausgleichung zwischen den Transportsätzen des direkten und des unterbrochenen Verkehrs, welches den durch die Differenzialtarife begonnenen Ermässigungsprozess entweder ganz aufhalte oder gegen seine natürliche Entwicklung künstlich beschleunige, im Grunde genommen eine unverständige Befehdung der Verwohlfeilerung zu bedeuten haben. „Jeder Kampf gegen die Wohlfeilheit, unter welchen Formen und Vorwänden er sich auch verstecke, ist ein ungesunder. Denn die Wohlfeilheit ist, wo immer sie eintritt, ein wirthschaftlicher Fortschritt, und man soll nie den wirthschaftlichen Fortschritt an dem einen Punkte aufhalten, weil er an dem anderen Punkte nicht zugleich auftreten kann. Man soll immer auf das jedem Fortschritt unbezwinglich inne-

wohnende Streben, sich zu verallgemeinern, vertrauen und ihn freudig begrüßen, wo er auch auftritt“. (Michaelis S. 84).

Wirft der Durchgangsverkehr, welcher durch Frachtpreisermäßigung gewonnen wird, thatsächlich mehr ab, als die für denselben erforderlichen Mehraufwendungen betragen, so kann er allerdings auch zu einer Ursache der Verminderung der Transportpreise für den übrigen Verkehr werden. Nehmen wir an, seither seien 5000 Masseneinheiten auf die durchschnittliche Entfernung von 30 Meilen zum Preise 2 befördert worden. Zins der Baukosten und Amortisation derselben belaufen sich auf 225.000 und es seien an Betriebskosten pro Meile und Masseneinheit $\frac{1}{2}$ erforderlich, so würden in diesem Falle die Ausgaben gerade durch die Einnahmen gedeckt. Es möge ferner ein Transitverkehr von 1000 Masseneinheiten für die 100 Meilen lange Linie gewonnen werden können, wenn demselben ein Frachtsatz von 1 zugestanden wird. Würde nun auch der Transportpreis für die seither beförderten Güter bis auf 1 ermässigt, so würde die Frequenz derselben steigen, nehmen wir an von 5000 auf 6000. In Folge dessen würde sich der Durchgangsverkehr, insofern hier Konkurrenzen in Betracht kommen, vermindern — etwa auf 800. Die Bahn würde alsdann mit einem Defizit von 95.000 zu kämpfen haben. Würde dagegen der Preis für die an den Zwischenstationen aufgegebenen oder für dieselben bestimmten Frachten auf 1,61 gesetzt und in Folge dessen die Menge der letzteren sich auf 5400 stellen, während der Durchgangsverkehr sich auf 900 beziffere, so würden wieder die Einnahmen gerade ausreichen, um Zinsen und positiv aufgewandte Kosten zu decken.

Wohl in den seltensten Fällen wird der gesammte Durchgangsverkehr mit dem heimischen konkurriren. Es wird in der Regel nur ein Theil des letzteren durch den ersteren zu leiden haben. Und von einer Verkümmernng des heimischen Verkehrs, welche durch die den Transit begünstigende differenzielle Tarifierung hervorgerufen worden sei, kann insbesondere dann nicht die Rede sein, wenn die Durchgangsfrachten für den Fall, dass ihnen die geforderte Preisermässigung nicht bewilligt würde, einfach einen anderen Weg wählen würden. In dem oben angeführten Beispiele würde der ganze Ueberschuss, welchen der Transitverkehr über die von ihm veranlassten Mehraufwendungen abwirft, lediglich den Zwischenstationen zu Gute kommen, wenn

der Frachtsatz auf 1,61 bemessen wird. Und Bahn und Publikum würden sich in denselben theilen, wenn der Transportpreis etwas höher, aber immer niedriger als 2 gesetzt würde. Hiernach ist auch die Ansicht nicht zutreffend, nach welcher die durch die Rücksicht auf die Rentabilität der Bahnen gesteckte Gränze für die Unterbietung in den Tarifen überschritten sein soll, sobald die Verwaltungen nicht mehr im Stande seien, den inneren direkten Verkehr an den Vortheilen des durchgehenden theilnehmen zu lassen, wobei an eine gleiche Frachtsatzbemessung gedacht wird.

Der Vorwurf, das oben benutzte Beispiel sei nicht zutreffend, weil es willkürlich gewählt sei, kann nicht erhoben werden. Denn durch dasselbe soll ja nur gezeigt werden, dass der Differenzialtarif auch dem internen Verkehre zum Vortheile gereichen kann, zumal dann, wenn nur ein relativ sehr geringer Theil des letzteren unter einem mit jenem Tarife neu entstandenen Wettbewerbe zu leiden hat oder gar eine solche neue Konkurrenz überhaupt nicht hervorgerufen worden ist. —

Für diesen Fall hat Varnbüler Recht, wenn er meint (S. 15), die Differenzialtarife bewirkten im Ganzen eine Ermässigung des Transportpreises, indem sie zugleich den Eisenbahnen Nutzen brächten und dazu beitrügen, eine

5. Vermehrung des Volksvermögens

zu bewirken. So meinte auch Büchtemann vor der E.-K., die Differenzialtarife hätten die grössten wirthschaftlichen Fortschritte ermöglicht. Der schlagendste Beweis lasse sich durch die Steinkohle führen. Der Steinkohlenversand sei erst in grösseren Aufschwung gekommen, seitdem das Absatzgebiet durch die Annahme des bekannten Pfennigtarifes gegenüber höheren Sätzen im Lokal- und nachbarlichen Verkehr der Versandbahnen so erheblich erweitert sei. Und auf dem 18. v.-w. Kongresse sprach E. Sax die Ansicht aus, die Differenzialfrachtsätze eröffneten den Produkten der Landwirthschaft und Industrie in Entfernungen einen Markt, den sie sonst nicht erreichen würden; in den Konsumtionsorten erweiterten sie ungemein den Kreis derjenigen, welche das Angebot repräsentirten; sie regelten mithin die Preise der Güter auf weitere Entfernungen und seien dadurch einer der mächtigsten Hebel der Umgestaltung der gesammten ökonomischen Verhältnisse geworden.

Ja ein entschiedener Gegner der Klassifikation und der Dis-

paritäten bezeichnet doch das System der Eisenbahntarife mit fallender Skala als ein gerechtes, aber auch wirtschaftlich richtiges, weil es die Versendungsmöglichkeit aller Artikel erweitere (Kreiss-Gruenwehr S. 32). —

Nun wird uns auch versichert, man brauche, da „auch heute eine Korrektur für eventuelle Auswüchse in der Tarifbildung gegeben“ sei, nicht zu befürchten, dass die heimische Produktion und der Lokalverkehr durch Frachtdifferenzen zu Grunde gerichtet würden. Denn die letzteren fänden ihre

6. bestimmte Gränze im Interesse der Bahneigenthümer selbst.

Würden entfernte Plätze allzusehr bevorzugt und in Folge dessen die Industrie der näher gelegenen zu stark beeinträchtigt, so könne die Rentabilität der Bahn ganz bedeutend geschmälert werden. Die Verwaltung der letzteren werde darum auch, wenn sie an einem einträglichen und gesicherten Lokalverkehre mehr verliere, als sie am durchgehenden gewinne, sich den ersteren jedenfalls zu erhalten streben.

„Es ist nicht wahrscheinlich, dass inländische Bahnen die von ihnen bediente inländische Produktion durch die Frachtpreisstellung für das ausländische Konkurrenzprodukt derartig beeinträchtigen sollten, dass die inländische Produktion in Frage gestellt werden könnte. Ihr eigenstes Interesse spricht energisch gegen eine solche Annahme. Es wäre ein Schnitt in ihr eigenes Fleisch, wenn sie auf diese Weise eine Quelle ihrer bisherigen einträglichen Transporte selbst verstopfen wollten. Wäre das die Folge einer Frachtermässigung für ausländische Transporte, so würden alle Gründe der Selbsterhaltung dafür sprechen, dass die Eisenbahnen entweder diese Ermässigung nicht gewährten, oder den Tarifen für das einheimische Produkt die gleiche Ermässigung bewilligten. Es sind aber ferner bisher keine Beispiele dafür bekannt geworden, dass derartige Fälle wirklich vorgekommen sind. Wenigstens haben alle zur amtlichen Kognition gelangten desfallsigen Beschwerden nach stattgehabter Untersuchung zu dem Resultate ihrer Grundlosigkeit geführt. Entweder wurde konstatirt, dass eine Abnahme des inländischen Absatzes überhaupt nicht eingetreten sei, oder wo dies zugegeben werden musste, lag die Ursache nicht in den Eisenbahntarifen, sondern in anderen Verhältnissen. Gewöhnlich basirten derartige Beschwerden auf einer

unrichtigen Kombination der Thatsachen — post hoc ergo propter hoc —; zum Theil auch auf Unkenntniss der Thatsachen“. (Krönig S. 101). —

Wenn man gegen die differenzielle Tarifierung einwendet, sie schädige die nationale Produktion, so lässt sich dagegen anführen, dass doch nicht in allen Fällen eine solche Beeinträchtigung eintreten muss, auch wenn es sich um Einfuhr von fremden Artikeln handelt. Ueberdies aber können viele Differenzialtarife geradezu eine

7. Hebung der nationalen Industrie

zur Folge haben, indem sie unter der Voraussetzung, dass die Verkehrs- und Handelspolitik anderer Länder keine Schwierigkeiten in den Weg legen, die heimischen Produkte vor denen anderer Staaten im Wettkampfe auf dem eigenen oder auch auf dem fremden Markte begünstigen, sei es, dass sie wie eine Ausfuhrprämie für fertige Fabrikate wirken, oder sei es, dass sie eine erwünschte Einfuhr von Roh- und Hilfsstoffen zu geringem Preise ermöglichen und befördern.

„In der Zeit, wo alle Stapelplätze des Inlandes ein grosses Geschrei erhoben gegen die Differenzialtarife zwischen den Produktionsorten und den Seehäfen, damals wurden für die Montanindustrie aus Oberschlesien Frachtermässigungen nach Hamburg gegeben. Das geschah, um den Export so viel wie möglich zu befördern. Wenn nun eine kleine Quantität in Hannover gebraucht worden wäre, sollte desswegen die Eisenbahn verhindert werden, den Satz bis Hamburg billiger zu machen als bis Hannover?“ (Lipke-Berlin auf dem 18. v.-w. Kongresse).

Auch Krönig hebt hervor (S. 87), dass die „billigen Differenzialtarife für Kohlen es dahin gebracht haben, die englischen Kohlen nicht nur vom Berliner Markt, sondern auch aus einem grossen Theile der östlichen Provinzen und neuerdings sogar theilweise von den bisher immer von dem englischen Produkte beherrschten Seeplätzen Bremen und Hamburg zu verdrängen.“

Und bei Mohl (S. 60) heisst es: „Eisen, von Rheinland-Westfalen nach Süddeutschland verführt, erträgt eine höhere Fracht als die gleiche Waare von Bremen oder Hamburg nach Hannover, Magdeburg und Berlin in Konkurrenz mit dem englischen Eisen geliefert. Ebenso verhält es sich mit dem schlesischen Eisen. Desgleichen mit Kohlen. Ebenso mit Salz von

Stassfurt aus in Mitbewerbung mit dem englischen, portugiesischen u. s. w., das von deutschen Seehäfen aus in's Innere der deutschen Nord- und Ostsee-Provinzen dringt. Eine Gerberstadt, wie wir deren in Württemberg haben, welche grosse Mengen von Loh' aus Frankreich von weiter Entfernung her beziehen muss, kann dafür per Kilometer nicht die Fracht bezahlen, wie sie ein Gerber in Heidelberg aus den Schälwaldungen des Odenwaldes bezahlt. Und so durch tausend und abertausende der verschiedensten volkswirthschaftlichen Verhältnisse.“

Stellt man sich auf den Standpunkt protektionistischer Lehren, so würden, von allen anderen Motiven und Wirkungen ganz und gar abgesehen, Differenzialtarife der genannten Art doch wohl nicht zu verwerfen sein, wenn auch dabei die an solchen Orten wohnenden Konsumenten zu leiden haben, von denen aus eine Versendung auf grosse Entfernungen hin durch Differenzialtarife veranlasst wird. Insbesondere aber würde man dann eine differenzielle Tarifierung für vortheilhaft erklären müssen, wenn „das Inland Mangel an Getreide hat und durch dieselbe möglicherweise eine Theuerung vermieden wird.“ (Lentze vor der E.-K.) —

Ein weiteres zu Gunsten der Differenzialtarife angeführtes Argument wird wenigstens so lange von Bedeutung sein, als nicht alle mit einander konkurrirenden Bahnen sich in einer Hand befinden. Man sagt,

8. das Verbot aller differenziellen Tarifierungen führe zu einer Privilegierung der kürzeren Linien,

damit aber auch leicht zum Ruine der längeren Bahnen, indem der Verkehr von den letzteren wegströme und den ersteren zugewandt werde. Mitunter entstünden aber in Folge der Konjunkturen sehr starke Güterbewegungen von einem Orte nach dem anderen. In diesem Falle werde die kürzere Linie übermässig in Anspruch genommen, ohne dass sie den an sie gestellten Anforderungen genügen könne. Und doch wolle man den Bahnen auferlegen, ihr Betriebsmaterial in einem solchen Stande zu erhalten, dass sie stets in der Lage seien, allen ihnen gewordenen Transportaufträgen rasch und vollständig nachzukommen.

Um nun den erwähnten Schwierigkeiten, welche bei Verschiedenheit des Besitzes entstehen, die Spitze bieten zu können, meint Kreiss-Gruenwehr (S. 34), werde es ausreichen, wenn

das Reichseisenbahnamt befugt sei, bei derartigen Verhältnissen die Ermächtigung zu ertheilen, dass von dem Frachteinheitssatze insofern abgewichen werden dürfe, als für die weiteren Linien zwischen den beiden Endpunkten nicht mehr Fracht erhoben zu werden brauche als auf der kürzesten Verbindung zwischen diesen Punkten.

Hiermit wird aber den Differenzialtarifen schon eine ziemlich weitgehende Konzession gemacht. Dieselben würden alsdann auch wohl nicht verboten werden dürfen, wenn das konkurrierende billigere Transportmittel dem Auslande gehört. Ferner würden sie auch zu gestatten sein, wenn es sich um den Wettbewerb mit einem Wasserwege handelt, in welchem Falle selbst ein Gegner der differenziellen Tarifierung dieselbe zugestehen wollte, während er diejenige, welche wegen konkurrierender Bahnlinien geschaffen worden sei, als rein willkürlicher Natur bezeichnete.

Diese Unterscheidung dürfte indessen nicht weniger willkürlich sein. Sobald man im einen Falle einen Differenzialtarif zubilligt, darf man ihn im anderen so lange nicht verwehren, als sich die Bahnen in verschiedenen Händen befinden und auf den Wettbewerb angewiesen sind. —

Wie schon mehrmals betont wurde, sind

9. radikale Reformen zu meiden

oder wenigstens mit grosser Vorsicht aufzunehmen, wenn durch dieselben unzweifelhaft die Interessen eines Theiles der Bevölkerung verletzt werden, ohne dass mit genügender Sicherheit ein entsprechender volkswirtschaftlicher Gewinn in Aussicht gestellt werden kann. Auf diesen Grundsatz stützt sich neuerdings der Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reiche, indem er warnend ausruft (Beiträge S. 14):

„Der Versuch, die internen Tarife auf das Niveau der internationalen Transittarife herabzudrücken, würde eine völlige Verschiebung der Absatzgebiete im Inlande hervorrufen und den Untergang zahlreicher wirtschaftlicher Existenzen, welche auf dem Boden der jetzt bestehenden Verhältnisse erwachsen sind, im Gefolge haben.“

Kann man auch nicht gerade alle Differenzialtarife als gerechtfertigt bezeichnen, so lässt sich doch dieser Ansicht des Vereines beistimmen. Wie in der Zollfrage, so hat es insbeson-

dere auch im Tarifwesen zu heissen: „audiatur et altera pars“; hier wie dort gilt es, mit echt staatswirthschaftlichem Geschnicke Interessen gegen einander abzuwägen, um diejenigen abweisen zu können, welche als zu leicht befunden werden. —

E. Mittel, welche zur Beschränkung der Differenzialtarife in Vorschlag gebracht wurden.

Die vorstehend angeführten Argumente, insbesondere aber die beiden ersten, sind gewichtig genug, um einen radikalen Kampf gegen die Differenzialtarife als unzweckmässig erscheinen zu lassen. Die letzteren ganz und gar verbieten wollen, wäre in vielen Fällen gleichbedeutend mit einer vollständigen Ausschliessung jeder Konkurrenz. So lange aber die verschiedenen Linien sich in Händen befinden, die auf Konkurrenz angewiesen sind, so lange darf man auch die Lebensadern derselben nicht geradezu gänzlich unterbinden.

Darum wird auch häufig nicht eine vollständige Beseitigung aller Differenzialtarife, sondern nur eine zweckmässige Beschränkung derselben, wie sie dem Interesse der Gesammtheit entspreche, verlangt. Als Mittel, welche dazu dienen sollen, einer etwaigen schädlichen Gestaltung des Tarifwesens entgegen zu wirken, und die ich mit Verzichtleistung auf eine eingehendere Besprechung nur noch kurz erwähnen will, werden bezeichnet:

1) Die Anwendung der sog. Rückwirkungsklausel, d. h. einer solchen Bestimmung, welche verhütet, dass der Transport nach einem entfernteren Orte billiger werde, als es noch bei einem wirklichen Skalatarife möglich ist. Diese Klausel adoptirte auch der 18. volkswirthschaftliche Kongress. Der von demselben gefasste Beschluss lautet in seinen ersten Sätzen:

„Die Beschränkung von Differenzialtarifen ist nur insoweit gerechtfertigt, als es sich darum handelt, absolute Begünstigungen des Auslandes oder (innerhalb des Landes) einzelner Produktions- und Handelsplätze gegen andere auszuschliessen.

Eine solche Beschränkung wird in wirksamer Weise erreicht durch die Bedingung, dass auf einer und derselben Bahnlinie und in derselben Verkehrsrichtung der Gesammttransportpreis eines gegebenen Frachtquantums für eine näher gelegene Station nicht höher sein darf, als für eine entferntere.“

Die Worte „und in derselben Verkehrsrichtung“ wurden auf Antrag von E. Sax eingeschaltet, welcher ihre Zufügung für erforderlich bezeichnete, damit nicht auch billige Rückladungstarife ausgeschlossen würden, welche ja gerade für die Landwirthschaft von der grössten Wichtigkeit seien. Natürlich würde die genannte Klausel auch auf diese Rückladungstarife Anwendung zu finden haben. Oder sollte hier eine Ausnahme gestattet sein?

Dass die genannte Klausel nicht immer sich als zureichend erweisen wird, wenn es sich darum handelt, zu verhüten, dass ein Zwischenplatz absolut höhere Transportkosten aufzuwenden habe, als ferner gelegene Orte, wurde bereits oben (S. 289) erwähnt. Darum verlangt auch K. Barthold, es müsse jeweilig festgesetzt werden, wie weit und in welchen Fällen die Summe der Taxen der Theilstrecken die Taxe der Gesamtstrecke überragen dürfe.

Uebrigens fordert der Kongress keineswegs eine radikale Anwendung jener Klausel. „In seltenen Ausnahmefällen“, heisst es weiter, „ist eine Abweichung von dieser Regel unvermeidlich. Und zwar:

- a. in Folge der Konkurrenz auswärtiger Kommunikationsmittel,
- b. bei konkurrirenden Wasserwegen,
- c. wenn der Tarif einer bestimmten Bahnroute durch den billigeren regulären Tarif einer dieselben Endpunkte, bezw. (beim Seehafenverkehr) denselben Knotenpunkt mit einem anderen Hafen verbindenden Eisenbahnlinie bedingt ist.

Es scheint wünschenswerth, den sub a. bezeichneten Fall durch internationale Verträge auszuschliessen.“

Dem frommen Wunsche, es möchten auch die Differenzialfrachtsätze zum Gegenstand internationaler Verträge gemacht werden, will ich mich von Herzen gern anschliessen, glaube aber nicht an seine baldige Erfüllung. Zunächst, meine ich, müsse man doch vor der eigenen Thüre kehren, ehe man den Nachbar behelligt. Will oder kann man in die Konkurrenz heimischer Transportwege nicht störend eingreifen, so sollte man auch diejenige mit fremden Kommunikationsmitteln nicht beanstanden.

2) Ferner wird gefordert, dass alle differenzielle Frachtsatzbemessungen unter der Aufsicht der Reichsbehörde stehen sollen, „wobei von den Einen vorherige Genehmigung, von Anderen das Recht, allzu differente Tarife ex post zu inhibiren,

vorausgesetzt wird.“ (Bericht der E.-K.) Der 18. volkswirtschaftliche Kongress wünscht noch insbesondere, dass die betr. Behörde, welcher das Oberaufsichtsrecht über die Bahnen übertragen sei, unabhängig gestellt und mit richterlichen Befugnissen ausgestattet werde.

Von grosser Wichtigkeit würde, zumal im ersteren Falle, die Frage sein, unter welchen Bedingungen die differenzielle Frachtsatzbemessung zugelassen werden soll, ob insbesondere dieselbe von vornherein als nicht nachtheilig nachzuweisen, oder ob es den bedrohten Interessenten zu überlassen sei, darzuthun, dass und inwieweit sie durch eine Tarifänderung verletzt würden.

Augenblicklich, wo die Stimmung für die Differenzialtarife überhaupt nicht sehr günstig ist, wird gewöhnlich der erstere Weg dem zweiten vorgezogen, worüber sich der Verein der Privatbahnverwaltungen mit einer beachtenswerthen Motivirung zu beschweren veranlasst sieht. Habe man früher, heisst es (Beiträge S. 11) an Denjenigen, welcher sich durch einen Differenzialtarif geschädigt glaubte, die Anforderung gestellt, die behauptete Schädigung glaubhaft nachzuweisen, so habe man jetzt begonnen, die Schädigung aller differenziellen Tarifrungen von vornherein zu präsumiren, und verlange von den Eisenbahnen den Nachweis der Nichtverletzung heimischer Interessen. Und während ehemals als selbstverständlich angenommen worden sei, dass die Eisenbahnen zu Tarifiermässigungen sich nur dann entschliessen würden, wenn von denselben die Gewinnung neuer Transporte oder die Erhaltung eines durch die Konkurrenz in Frage gestellten Verkehrs zu erhoffen sei, so sei man nunmehr dazu übergegangen, von den Eisenbahnen den Nachweis zu verlangen, dass die geplante Tarifiermässigung auch den beabsichtigten Zweck zur Folge haben werde. Unmöglich sei aber der strikte Beweis der Nichtverletzung heimischer Interessen, schon weil er den Beweis einer Negation involvire. Denn bei dem Mangel jeglicher Instanz, welche in der Lage sei, ein autoritatives Votum über diese Frage abzugeben, erübrige nur, sämtliche denkbarer Weise im gegebenen Falle in Betracht kommenden Interessentengruppen in den Kreis der Erörterungen zu ziehen.

3) „Kein Differenzialtarif soll angewendet werden, der nicht vorher, mit Einhaltung einer angemessenen Frist bei Einführung und Aufhebung, ordnungsmässig publizirt wurde.“

4) Ferner wird auch noch des etwas unklaren Begriffs der Minimaltarife gedacht, durch welche die Differenzialtarife dadurch auf ein möglichst geringes Maass beschränkt werden sollen, dass man den Bahnen die Verpflichtung auferlege, wenn sie in den Differenzialtarifen auf ein Minimum herabgehen, dies letztere zugleich als Einheit für die ganze Klasse und Strecke gelten zu lassen. Diese Erklärung — eine bessere habe ich nicht gefunden — bietet für die mannigfaltigsten Auslegungen Raum. Ich glaube desshalb von einer Erörterung der sog. Minimaltarife absehen zu dürfen. —

5) Häufig, zumal in der neueren Zeit, hat man die zuversichtliche Erwartung ausgesprochen, es würden die Differenzialtarife, wie überhaupt alle wirklichen und vermeintlichen Schattenseiten der heutigen Frachtsatzbemessung beseitigt, wenn die Bahnen eines ganzen grossen Verkehrsgebietes in eine Hand, und zwar in Deutschland in die des Reiches übergingen.

Allerdings könnten viele Missstände des Tarifwesens, über welche man heute so laute Klagen führt, und zwar gerade die empfindlichsten beseitigt werden, wenn Artikel 42 der Verfassungsurkunde des Deutschen Reiches, welcher die Bundesregierungen verpflichtet, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten, aus dem Bereiche papierner Vorschriften heraustreten und wirkliches Leben erhalten würde.

Auch würde, wenn der Staat, bezw. das Reich alle Bahnen erwürbe, damit eine Ursache der Entstehung von vielen Differenzialtarifen verschwinden.

Die Mittel, welche konkurrierende Linien seither angewandt hatten, um sich gegenseitig Frachten zu entziehen, würden nun in Wegfall kommen. Der Staat könnte jeweilig den Tarifsatz für die kürzere Linie erheben und doch, wenn dies im Interesse einer angemessenen Transportvertheilung liegt, die Fracht über die längere Linie dirigiren. Dann könnte es auch als eine einseitige unzulässige Begünstigung verworfen werden, die Konkurrenz zweier durch verschiedene ungleich lange Bahnen mit einem und demselben Absatzgebiete verbundener Plätze dadurch zu ermöglichen, dass man dem einen eine Tarifiermässigung einräumt.

Dagegen würde die Konkurrenz mit Wasserstrassen und ausländischen Eisenbahnen noch bestehen bleiben und

auch dem Staate zu differenziellen Tarifrungen Veranlassung geben, da eine Vermeidung derselben, wie wir oben gesehen haben, ganz und gar nicht die Nachtheile beseitigt, über welche sich die Zwischenstationen glauben beschweren zu müssen, wenn auf ein und derselben Linie der Frachtsatz für längere Strecken absolut oder auch relativ geringer bemessen wird als für kürzere.

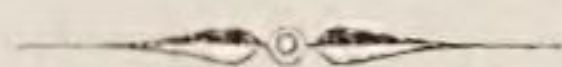
Hier könnte nur in einigen, aber doch wohl nicht in allen Fällen durch internationale Verträge geholfen werden, in welchen man sich gegenseitig Zugeständnisse macht.

Aber auch noch eine andere Ursache könnte auf Bildung von Differenzialtarifen hinwirken. Wie schon oben erwähnt, ist die Forderung, dass die Frachtsätze möglichst den Selbstkosten angepasst werden, vom staatswirthschaftlichen Standpunkte aus nicht gerade zu verwerfen. Soll derselben nachgekommen werden, so würden, wenn auch vielleicht sehr selten Disparitäten, so aber doch in einer grossen Zahl von Fällen Tarife mit fallender Skala gebildet werden müssen.

Ferner würden nach Varnbüler (S. 16) Differenzialfrachtsätze dadurch entstehen können, dass das Reich weniger noch als die einzelne Bahnverwaltung im Stande sein werde, sich Ansinnen zu entziehen, welche dahin gehen würden, Unternehmungen zu unterstützen, die gewissen Landestheilen zu gut kämen.

Hiermit stimmen auch die beherzigenswerthen Worte überein, welche Dr. Friedenthal in der oben erwähnten, am 26. April 1876 gehaltenen Rede äusserte, als er die volkswirthschaftlich schädlichen Auswüchse der Differenzialtarife bekämpfte, und mit denen ich diese Abhandlung schliessen zu können glaube.

„Nach meinem Dafürhalten“, meinte er, „können die Differenzialtarife nur beurtheilt und behandelt werden aus der Gesamtheit der wirthschaftlichen Interessen heraus, ihr Werth oder Unwerth kann nur richtig abgewogen werden von Demjenigen, der das Ganze und den Zusammenhang der wirthschaftlichen Verhältnisse auch hinsichtlich der Konkurrenz mit dem Auslande übersieht. . . . Ein im gesammtwirthschaftlichen Interesse richtig angelegtes und von den Missbräuchen gereinigtes System von Differenzialtarifen kann im Inlande einen Zustand fördern, den ich in wirthschaftlicher Beziehung für sehr wohlthätig halte.“



Verzeichniss der Schriften, aus welchen Zitate entnommen sind.

- Baum, Charles, Les systèmes de tarifs de chemin de fer en Allemagne et en Autriche-Hongrie. Lille 1878.
- Bergmann, Gustav, Zur Enquête über ein einheitliches Tarif-System auf den deutschen Eisenbahnen. Berlin 1876.
- Bilinski, Leon von, Die Eisenbahntarife. Wien 1875.
- Bing, Gustav, Ein Eisenbahnprogramm. Wien 1875.
- Böhmert, Victor, Enquête über die Reichseisenbahnfrage. I. II. III. Leipzig 1876.
- Cohn, Gustav, Die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in England. Leipzig, I. 1874, II. 1875.
- Dorn, A. von, Aufgaben der Eisenbahnpolitik. Berlin 1874.
- Eras, W., Das Reichsbahn-Projekt, seine Entstehung und seine Gefahren. Breslau 1876.
- Froebel, J., Die Wirthschaft des Menschengeschlechtes, I. II. III. Leipzig 1870—1876.
- Gehe, L., Die Tarifwirthschaft der deutschen Eisenbahnen und die volkswirtschaftlichen Aufgaben der Eisenbahngesetzgebung. Berlin 1875.
- Rückblicke und Vorblicke im Kampfe gegen Eisenbahnwillkür. Berlin 1875.
- Jonas, Ueber die Stellung der Preise für die Leistungen der Eisenbahnen. Berlin 1874.
- Klüber, J. L., Das Postwesen in Teutschland, wie es war, ist und sein könnte. Erlangen 1811.
- Kreiss-Gruenwehr, G., Ein Beitrag zur Eisenbahntarif-Reformfrage vom wissenschaftlichen Standpunkte aus. Königsberg 1876.
- Krönig, F., Die Differenzialtarife der Eisenbahnen; ihre Entwicklung, Bedeutung und Berechtigung nach amtlichen Quellen dargestellt. Berlin 1877.
- Mevissen, Bericht an die Generalversammlung der Rheinischen Bahn von 1872.
- Rede, gehalten im Jahre 1871.
- Michaelis, O., Volkswirtschaftliche Schriften. I. Band. Berlin 1873.
- Mohl, M., Bemerkungen zu dem vorläufigen Entwurfe eines Reichseisenbahngesetzes vom April 1875. Stuttgart 1875.
- Die Frage der Reichseisenbahnen. Stuttgart 1876.
- Perrot, F., Die Anwendung des Penny-Portosystems auf den Eisenbahntarif und das Packet-Porto. Rostock 1872.
- Die Eisenbahnreform, Beiträge zur Kenntniss und zur Reform des deutschen Eisenbahnwesens. Rostock.

- Petermann, Th., Sächsische Eisenbahnfragen. III. Die Schattenseiten des neuen Tarifsystèmes für den Güterverkehr der Eisenbahnen. Leipzig 1877.
- Reitzenstein, E., Die Gütertarife der Eisenbahnen, insbesondere das Gewichts- und Wagenraumtarifsystem. Berlin 1874.
- Ueber einige Verwaltungseinrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands. Berlin 1876.
- Richter, E., Die Entwicklung der Verkehrsgrundlagen. Leipzig 1873.
- Das Transportwesen auf den Eisenbahnen in Deutschland. Dessen Erscheinung, Wirkung und Beseitigung. Frankfurt a. M. 1872.
- Sax, E., Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft. I. Bd. *) Wien 1878.
- Die Berücksichtigung des Güterwerthes bei der Frachtentarifirung der Eisenbahnen. Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft etc. Bd. XLI. 1874.
- Schaeffle, A. E. F., Das gesellschaftliche System der menschlichen Wirthschaft. Tübingen 1873.
- Schramm, R., Grundzüge deutscher Eisenbahnpolitik. Strassburg 1877.
- Schwabe, Ueber die englischen Eisenbahnen. Berlin 1871.
- v. Varnbüler, Soll das Reich die deutschen Eisenbahnen erwerben? Stuttgart 1876.
- Wagner, A., Finanzwissenschaft. Band V des Lehrbuchs der politischen Oekonomie von K. H. Rau. 2. Aufl. Leipzig u. Heidelberg 1877.
- Weber, M. M. von, Nationalität und Eisenbahnpolitik. Wien 1875.
- Populäre Erörterung von Eisenbahnzeitfragen. I—IV. Wien 1876.
- Weizmann, Die Eisenbahn als öffentliche Strasse. Berlin 1875.
- Die deutsche Reichsbahn. Berlin 1876.
- Der natürliche Tarif für den Eisenbahngüterverkehr. Dresden.
- Entwurf einer Denkschrift über die Entwicklung des Eisenbahnfrachttarifwesens. Karlsruhe 1874. 1. Folge (K. Barthold.)
- Denkschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen an den preussischen Handelsminister vom 30. Septbr. 1876.
- Stenographischer Bericht über die Vernehmung von Sachverständigen durch die Eisenbahntarif-Enquête-Kommission von 1875 (kurz zitiert: E.-K.)
- Bericht, erstattet von dieser Kommission.
- Jahresberichte des Grossh. Bad. Handels-Ministeriums über seinen Geschäftskreis. Karlsruhe.
- Ueber die Bedingungen zur Sicherung der Rentabilität der Eisenbahnen. Wien 1874.
- Zur Tarifreform. Beitrag zur Lösung der Eisenbahnfrage in Oesterreich von L. v. K. Wien 1877.
- Die Konkurrenz im Eisenbahnwesen von E. B. Wien 1873.
- Das Tarifwesen der deutschen Eisenbahnen. Karlsruhe 1876.
- Die Eisenbahnfrage, Beiträge zur Lösung derselben von einem Fachmann (Perrot?) I. Heft. Leipzig 1876.
- Tarif-Erhöhung oder Reichseisenbahnen? Eine volkswirthschaftliche Studie von einem Fachmann. Berlin 1876.

*) Bd. II. des oben zitierten gediegenen Werkes von E. Sax ist mir leider erst nach Fertigstellung dieser Schrift in die Hand gekommen.

Eine Beantwortung der von dem Reichseisenbahnnamte in Gemeinschaft mit einer Kommission aufgestellten 24 Fragen bezügl. eines allgemeinen deutschen Eisenbahnfracht-Tarifsystems. Karlsruhe 1876.

Das Gütertarifwesen der deutschen Eisenbahnen. Karlsruhe 1876.

Der einheitliche deutsche Eisenbahn-Gütertarif. Eine Fachstudie über das Tarifwesen der deutschen Eisenbahnen. Berlin 1879.

Beiträge zur Beurtheilung der Frage der Differenzialtarife für den Transport ausländischer Erzeugnisse auf den deutschen Eisenbahnen. Herausgegeben von dem Verein der Privat-Eisenbahnen im deutschen Reiche im Februar 1879. Berlin 1879.

Berichte über die Verhandlungen des 14., 15. und 18. Kongresses deutscher Volkswirthe.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Vierteljahrsschrift für Volkswirtschaft und Kulturgeschichte.

Annalen des deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik.

Verhandlungen des 1., 3., 4., 5. und 6. deutschen Handelstages.



Verlagsbuchhandlung von Julius Springer in Berlin N.
Monbijouplatz 3.

Aufgaben der Eisenbahnpolitik.

Von
Alexander Dorn.

Preis 4 M. 60 Pf.

Der einheitliche **Deutsche Eisenbahn-Gütertarif.**

Eine Fachstudie
über das
Tarifwesen der Deutschen Eisenbahnen.

Dritte Auflage. Preis 1 M. 40 Pf.

Das Stückgut-Beförderungswesen

auf den
Eisenbahnen Deutschlands.

Ein Vorschlag
zur
einheitlichen Gestaltung desselben.

Preis 60 Pf.

Die Reform im Gütertransport.

Ein Beitrag zur
Hebung von Handel und Industrie
in Deutschland.

Preis 60 Pf.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

Druck von G. Bernstein in Berlin.

Lehr, Julius

Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol

Berlin 1879

A.hydr. 5014 z

urn:nbn:de:bvb:12-bsb11385493-2